

CLXXX.

## TORNATA DEL 3 DICEMBRE 1885

## Presidenza del Presidente DURANDO.

**Sommario.** — *Seguito della discussione del progetto di legge per provvedimenti riguardo alla marina mercantile — Osservazioni e proposta di emendamento del Senatore Brioschi all'art. 1° — Risposta del Ministro e dichiarazione del Senatore Podestà, Relatore — Reiezione dell'emendamento ed approvazione dell'art. 1 e dei successivi 2, 3 e 4 — Proposta del Senatore Saracco sull'art. 5 di soppressione di parte dell'articolo stesso — Osservazioni del Senatore Rossi A., cui replica il Senatore Saracco — Considerazioni del Ministro della Marina — Avvertenze del Senatore Saracco, del Ministro della Marina e del Senatore Casaretto — Approvazione per divisione dell'art. 5 e degli articoli dal 6 al 14 — Raccomandazione del Senatore Rossi Alessandro sull'art. 15 ed approvazione dell'articolo e dei successivi fino al 53 ultimo della legge, dopo raccomandazioni del Senatore Torrielli sull'art. 42, cui risponde il Ministro degli Affari Esteri — Proposta d'inversione dell'ordine del giorno per dare la precedenza ai progetti di legge sulle Università di Genova, Catania e Messina, fatta dal Senatore Cabella, approvata dopo discussione a cui prendono parte i Senatori Cremona, Majorana Calatabiano, Cannizzaro, Saracco e Brioschi, ed il Ministro della Pubblica Istruzione — Risultato della votazione a scrutinio segreto del progetto di legge per provvedimenti riguardo alla marina mercantile.*

La seduta è aperta alle ore 2 1/2 pom.

Sono presenti i Ministri della Marina, e di Agricoltura, Industria e Commercio; più tardi intervengono i Ministri degli Affari Esteri, delle Finanze e della Pubblica Istruzione.

Il Senatore, *Segretario*, VERGA C. dà lettura del processo verbale della tornata di ieri, il quale è approvato.

**Seguito della discussione del progetto di legge N. 187.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca: « Seguito della discussione del progetto di legge

per provvedimenti riguardo alla marina mercantile ».

Ieri si esaurì la discussione generale, e si diede lettura dell'art. 1 per metterlo in discussione. L'onorevole Brioschi è iscritto per parlare sul medesimo; e gli do la parola.

Senatore BRIOSCHI. Fui ieri tacciato confidenzialmente da un egregio Collega ed amico di aver qui assunto la parte che un *Irish League* ha in assemblea straniera, cioè quella di un ostruzionista. Fui tacciato da varie parti, ed anche dall'onorevolissimo nostro Presidente, di qualche negligenza per non avere presentato nella forma ordinaria gli emendamenti, da me annunciati, al progetto di legge, sebbene, come

già dissi, ognuno possa conoscerli in massima, rileggendo il progetto presentato dal Ministero alla Camera elettiva il 26 novembre 1883, progetto che il signor Ministro della Marina definisce siccome rimedio platonico ai mali della marina mercantile.

Spero però che tutti i Colleghi mi vorranno concedere, che se io avessi avuto il minimo desiderio di rientrare nella discussione generale, non mi sarebbe mancata l'occasione di fatti personali per farlo. Dunque, lungi da me il pensiero di ostruzione, lungi l'altro di preparare e proporre emendamenti improvvisi che possano imbarazzare in modo qualunque il Governo; io ho chiesto la parola sull'articolo primo per chiedere alcune dilucidazioni sul medesimo all'onorevole Ministro della Marina, ed, avutele, potrò inviare, se sarà il caso, al nostro onorevole Presidente, un emendamento a questo articolo.

Postomi così, spero, in regola, mi permetta il Senato una sola parola al Senatore Rossi, giacchè essa ha per iscopo di togliere fino l'ombra del sospetto che io possa mancare di cortesia e di rispetto ad un Collega. Ho la sgraziata abitudine di parlare a voce bassa, e l'onorevole Rossi ha afferrato la parola - insinuazione - quando io pronunciava quella di - allusione; e fra le due corre grande divario. Io avrei dovuto bensì chiedere la parola per difendere l'operato della Commissione parlamentare di inchiesta sulla tariffa doganale, ma oltrechè sorse tosto a farlo l'onorevole Ministro del Commercio, di che lo ringrazio a nome mio e dei miei Colleghi, ho pensato che questa Commissione non è che ai prodromi del proprio lavoro ed ha per le mani una materia la quale tocca a tanti interessi, che non mancheranno certamente altre occasioni di offesa e di difesa.

E mi rivolgo tosto all'onorevole signor Ministro della Marina. Non vorrei mi si accusasse di incensamento, ma con tutta schiettezza devo dire che il suo discorso a me fece molta impressione, e credo non ingannarmi nell'aggiungere che il Senato ne fu favorevolmente impressionato.

Perciò, quanto alla gravità della crisi che attraversa la marina nazionale, io non dissento da lui; è quistione di una pennellata più o meno oscura, ma le divergenze non valgono

la pena di un minuto di discussione. Così quanto al debito nello Stato, nei limiti delle proprie forze finanziarie, di venire in aiuto della marina mercantile, io non ho alcun dubbio; il dissenso dunque si restringe intorno ad alcune modalità, ad alcune forme di aiuto.

Sussidio, protezione, premio - la denominazione non mi impensierisce - alla costruzione del naviglio mercantile, ecco uno degli aspetti del problema. Or bene, questo aspetto del problema, importante, ma certamente non solo, si può trovare un modo per porlo a confronto colla protezione data ad altre industrie? od in altre parole, esistono in paese industrie le quali si possano porre a confronto con quella della costruzione delle navi?

A me pare che sì, giacchè ognuno sa che nelle industrie di un paese alcune, e fra esse moltissime fra le metallurgiche, sono destinate a creare gli strumenti di cui servono le altre industrie, piuttosto che prodotti di cui direttamente faccia uso il consumatore.

L'industria della costruzione della nave è assimilabile a quelle prime industrie, e, postici per questa via di protezione, come cerchiamo proteggere sia la più semplice che la più complicata delle macchine che possono servire all'agricoltura ed altre molte fra le metallurgiche, non ho difficoltà a che alle stesse proporzioni sia protetta la costruzione della nave.

Per potermi formare un criterio approssimativo della importanza della protezione che deriva dal presente progetto di legge dovetti necessariamente ricorrere al sistema oggi abbandonato dei dazi *ad valorem*, ed il risultato, ripeto approssimativo, mi sembra essere questo.

Suppongo una nave di 1000 tonnellate di stazzatura lorda; il signor Ministro nel prospetto mandato all'Ufficio Centrale ci dice che per 100,000 tonnellate sono necessari 50,000 cavalli indicati; quindi per la mia nave saranno necessari 500 cavalli indicati; e, siccome ad ogni cavallo indicato corrisponde, sempre secondo quel prospetto, 95 chilogrammi in peso di caldaia, la protezione risulta così: Per le disposizioni dell'art. 1° in discussione lire 60 per tonnellata, cioè lire 60,000; pei 500 cavalli indicati a lire 10 ciascuno, lire 5000, ed altre lire 3000 pei 500 quintali di caldaia ad un dipresso.

D'altra parte, supponendo che la spesa per lo

scafo sia di lire 500 per tonnellata, si ha una prima cifra di lire 500,000. Per le macchine nel complesso, valutando allo incirca lire 200 per cavallo indicato, si hanno oltre lire 100,000. Dunque abbiamo da una parte la somma di lire 600,000 di spesa, e dall'altra la somma di 68,000 lire di protezione, cioè una protezione compresa fra il 10 e l' 11 per cento.

Se noi ora guardiamo come sieno protette le altre industrie metallurgiche, troviamo che questa cifra è inferiore a molte altre.

Per non tediare più tardi il Senato con altri calcoli, dirò ora due parole sulla protezione per la vela, quale si stabilisce in questo articolo, sebbene sulla costruzione delle navi in legno debba ritornare più tardi.

Supposto ancora un legno di 1000 tonnellate di stazza lorda, ed un costo di lire 250 per tonnellata, si ha un costo totale di lire 250 mila, e, siccome secondo l'articolo che esaminiamo il premio sarebbe di 15 lire per tonnellata, esso ammonterebbe a lire 15,000 di protezione; ossia si avrebbe il 6 % per i bastimenti in legno; dunque per il ferro abbiamo tra il 10 e l' 11 % e per il legno il 6 %.

Ora, a confortare queste mie asserzioni ed anche perchè il Senato possa istituire un confronto con altri paesi, dirò che allorquando nella Camera francese fu discusso per la seconda volta quel progetto che diventò poi legge, il Deputato Labadie, che parmi fosse un armatore, fece questo calcolo, presso a poco simile al mio: Un bastimento di 1100 tonnellate, con una macchina del peso di 150 tonnellate riceve, in ragione di 60 lire per tonnellata di stazza, 66 mila lire, e per le 150 tonnellate della macchina a ragione di 12 lire per 100 chilogrammi, lire 18,000; quindi complessivamente 84 mila lire. E siccome il costo del bastimento è di 750,000 franchi, la protezione sarà del 12 %. Ecco dunque un primo dubbio per me: sarà la protezione che questo progetto di legge stabilisce per la costruzione delle navi in ferro, sufficiente ad ottenere lo scopo che tutti desideriamo? ed anche è dessa giustificata tenendo conto delle protezioni che abbiamo già dato ad altre industrie della stessa specie, sia perchè industrie metallurgiche, sia perchè industrie che servono a produrre gli strumenti, piuttosto che i prodotti che servono direttamente al consumatore?

E passo ora a qualche considerazione riguardo alle navi in legno.

Ieri l'on. mio amico, l'onorevole Lampertico, ha esposte delle buone ragioni, per le quali, dall'articolo primo dovrebbe essere escluso il premio alle costruzioni delle navi in legno; e debbo dire che il signor Ministro, forse perchè eravamo proprio agli sgoccioli della seduta ed anche perchè impegnato in una discussione di altra natura con l'onorevole Saracco, non mi pare che abbia risposto con quella efficacia che è in lui ordinaria.

Non ho alcuna tendenza a profetizzare, ma da quanto appare considerando il movimento della marina a vela, sembra che essa sia destinata a divenire un utile ausiliare alla marina a vapore, ma che il carattere di vita propria, individuale andrà perdendosi. Penso cioè che un armatore, od una Società, la quale posseda un certo numero di piroscafi completerà il proprio naviglio con alcune navi a vela sia in ferro che in legno. Se le mie informazioni sono esatte ciò già avviene in Inghilterra, ed una parte della marina in legno della Norvegia ha questa destinazione. Ciò posto scompare, a mio avviso, il bisogno di una protezione per la costruzione delle navi in legno, essendo questa una industria paesana, la quale, come diceva ieri l'onorevole Podestà, ha la materia prima in paese buonissima ed a buon patto. Non rimane che il pericolo di un eccitamento artificioso a creare uno strumento, per rendere profittevole il quale è necessario un primo elemento, che la trasformazione sia grandemente avviata. Il signor Ministro della Marina ci osserverà che in Francia i premi alla costruzione dei bastimenti in legno produssero così poco eccitamento che il tonneggaggio per queste navi è assai diminuito. Non è d'uopo dire che il fatto sperimentale ha sempre grande influenza sul mio giudizio: ma anche trascurando quel semplicissimo ragionamento, che se l'effetto sarà pressochè nullo non si trova più la ragione del dissidio e potremo di comune accordo cancellare questo premio, io credo siavi una circostanza *a priori* per la quale quel fatto sperimentale può essere perturbato. E questa circostanza è che in Italia la costruzione della nave in legno ha, sia per le tradizioni rammentate qui dagli onorevoli Boccardo e Podestà, sia per le condizioni della materia prima e molte altre che

non cito per essere breve, ha, dico, un passato non paragonabile colla stessa industria in Francia, mentre viceversa la Francia, ed il signor Ministro della Marina lo sa meglio di me, era già potentemente preparata alla costruzione di piroscafi.

E qui avrei finito rispetto ai premi di costruzione. Ma, non desideroso di ostruzioni, aggiungerei pochissime altre parole le quali mi permetteranno di tacere in seguito.

Voi avete udito da più parte di noi in questi giorni e ripetervi ieri dall'onorevole Podestà: pensate quante somme avete votato in questi anni per sovvenzioni ferroviarie; ora il premio alla navigazione altro non è che una sovvenzione paragonabile a quelle. Io credevo avere dimostrato l'assoluta differenza fra esse, ma forse non sarò stato chiaro e ripeto il mio argomento sotto altra forma. Suppongano quegli egregi Colleghi che uno Stato abbia costruito una ferrovia a proprie spese, e che della medesima egli assumasi anche la manutenzione, e perciò le spese di esercizio si riducano a quelle di trazioni, di traffico e di manutenzione del materiale mobile. Credono per ciò che lo Stato avrebbe a sborsare altre somme per far esercitare quella ferrovia nelle esposte condizioni? Io credo all'incontro che lo Stato dovrebbe tirarne un beneficio.

Il signor Ministro della Marina, se non si associò a questi Colleghi nel singolare confronto, ebbe pure esso un argomento relativo a ferrovie. Rammentando una delle più importanti disposizioni dei contratti ferroviari, quella che rende arbitro il Governo di modificare le tariffe dietro certe condizioni, così egli esprimevasi: forsechè quando si abbasseranno le tariffe per trasporti internazionali e lo Stato dovrà compensare le Società, non farete atto assimilabile ai premi alla navigazione? Sì, egregio signor Ministro, ma in quei casi l'Italia trasporterà su mercati esteri il prodotto delle proprie industrie, giacchè nessuno mai ha immaginato che quelle tariffe potessero abbassarsi per inondare il paese di prodotti esteri per quanto potessero profittarne i consumatori.

Io mi riassumo dicendo che rimango fermo all'emendamento generale proposto al primo articolo, cioè di ritornare al progetto ministeriale e di togliere il premio alla costruzione delle navi in legno.

Se il signor Ministro volesse anche accrescere un poco la protezione per le navi in ferro, io non avrei difficoltà a fargli, ed anzi sarei pronto a sostenere una tale proposta con altri argomenti, entrando specialmente in maggiori particolari rispetto alla protezione fatta ad altre industrie metallurgiche.

Se il signor Ministro non accetta la mia proposta, la sottoporro alla votazione del Senato.

BRIN, *Ministro della Marina*. Domando la parola.

PRESIDENTE. ha la parola.

BRIN, *Ministro della Marina*. Adempio ad un gratissimo dovere ringraziando anzitutto l'onorevole Senatore Brioschi per le benevole parole che mi ha rivolte, e sarebbe un gran compenso per me se il discorso che l'altro giorno ho avuto l'onore di pronunciare, avesse raggiunto lo scopo di fare quasi scomparire le divergenze di opinioni fra me e l'onorevole Senatore.

L'onorevole Senatore Brioschi mi ha benevolmente censurato, perchè ho detto che questo progetto di legge senza i premi alla navigazione sarebbe un progetto quasi platonico, ed egli osservava che il primitivo progetto ministeriale non conteneva questi premi e quindi la critica da me fatta si applicherebbe anche all'antico progetto ministeriale. Io però devo osservare che quel progetto per ciò che riguarda sgravi di imposte era più radicale di quello che discutiamo ora.

In quel progetto c'era per esempio l'abbandono della ricchezza mobile, e l'abbandono delle tasse consolari.

Senatore BRIOSCHI. Quello era il progetto della Commissione della Camera, per la diminuzione delle tariffe. Nel progetto ministeriale vi è la somma di 330,000 lire come vi è nell'attuale.

BRIN, *Ministro della Marina*. Sta bene, ma in esso era contemplato l'abbandono della tassa di ricchezza mobile.

L'altro ieri poi ebbi l'onore di narrare al Senato la storia di questo progetto di legge nell'altro ramo del parlamento, e dissi come l'abbandono della ricchezza mobile aveva trovato repugnanze invincibili nel sentimento, che non si dovesse fare un trattamento diverso per la marina in materia d'imposte, ma assoggettarla al diritto comune.

Osservai per conseguenza all'onor. Brioschi come per le difficoltà incontrate, a furia di ri-

tagli, la proposta di legge erasi ridotta a così poca cosa, che i suoi effetti sarebbero stati puramente platonici, e quindi a parte ogni altra considerazione i premi di navigazione diventano una necessità volendo fare una legge che desse risultati positivi.

Ma lasciamo questo punto secondario per entrare nel nodo della quistione. L'onor. Brioschi accetta del tutto la idea di proteggere, o meglio di promuovere la costruzione delle navi in ferro per mezzo d'incoraggiamenti pecuniari, acciocché la nostra marina si prepari alla trasformazione del suo materiale sostituendo alle navi in legno a vela quelle in ferro a vapore, ma teme che le proposte del progetto di legge non siano abbastanza efficaci allo scopo, imperocché ritiene troppo esigui i compensi che si danno alla costruzione di navi in ferro.

Di modo che, dopo avere combattuto le obiezioni di quelli che oppugnavano questi compensi di costruzione perchè eccessivi e costituenti un premio, ora devo difenderli contro l'onor. Brioschi che li trova insufficienti.

Da una parte si combattono questi premi in nome della scienza che ripudia ormai ogni idea di protezionismo, dall'altra si condannano perchè sono insufficienti a dare una reale protezione. Potrei contraporre una all'altra queste due obiezioni per dimostrare che il progetto di legge si è tenuto in una via media, ha voluto incoraggiare quest'industria senza arrivare ad una protezione eccessiva.

Anche nell'altro ramo del Parlamento è avvenuto precisamente ciò che accade qui. V'erano di quelli, i quali pretendevano che il compenso proposto per queste costruzioni forse tenne, e di quelli, i quali pretendevano che fosse soverchio. Perciò ho dovuto anche nell'altro ramo del Parlamento resistere alle proposte di aumentare questi compensi, e prego ora il Senato di mantenere fermi i compensi proposti.

L'onorevole Senatore Brioschi ha osservato che le industrie metallurgiche colle quali avrebbe una certa affinità l'industria delle costruzioni in ferro, hanno una protezione maggiore nella nostra tariffa di quella che si accorderebbe alla costruzione delle navi in ferro.

È vero; però faccio osservare che una delle cause grandissime dell'inferiorità dell'industria metallurgica nel nostro paese rispetto ad altri più fortunati sotto questo rapporto è la man-

canza del carbone minerale. Abbiamo del carbone di legna, ma a prezzo molto elevato, in quantità non abbondante, di modo che, se la industria della fabbricazione del ferro a carbone di legna prendesse un'estensione quale sarebbe corrispondente ai bisogni d'oggi, le nostre foreste già spopolate si spopolerebbero del tutto in poco tempo; quindi mancherebbe anche questo carbone. Perciò si capisce come, nella tariffa doganale, nello stabilire i dazi relativi alla industria metallurgica, si sia tenuto conto di queste nostre condizioni speciali e si abbiano sul ferro dei dazi molto elevati.

Invece nelle costruzioni navali in ferro, la quantità di carbone che si deve impiegare è poca, ed ha quindi una piccolissima influenza sul prezzo finale del bastimento in ferro.

Non vi sarebbero quindi che le stesse ragioni per stabilire, per le costruzioni di navi in ferro, dei compensi corrispondenti a quelli che trova l'industria del ferro nei dazi vigenti. Il dazio per l'introduzione del ferro è di 46 lire la tonnellata, ciò che corrisponde ad una protezione per i ferri di minor prezzo del 35 per cento.

Questo esempio prova quanto ho già avuto l'onore di dire al Senato che molte delle nostre industrie hanno dalla nostra tariffa doganale un dazio realmente protettore. Invece per le costruzioni di navi i compensi che si propagano con questo progetto di legge (e sono lieto che l'abbia riconosciuto anche l'onorevole Brioschi) non costituiscono che una protezione molto modesta che si può calcolare dall'8 al 10 per cento.

Questa modesta protezione è un miglioramento per l'industria delle costruzioni di navi in ferro rispetto al regime attuale che non accorda alcuna protezione. Io prego l'onorevole Brioschi di contentarsi di questo primo passo, che mette i nostri costruttori nelle stesse condizioni dei cantieri Francesi, poichè il compenso proposto in questa legge per le costruzioni navali in ferro è eguale a quello in vigore in Francia.

Per la stessa ragione io pregherei l'onorevole Brioschi a desistere della sua proposta di non accordare alcun compenso alla costruzione delle navi in legno.

Questo piccolo compenso di costruzione è all'incirca eguale a quello stabilito in Francia, dove si accordano lire 20 per tonnellata alle navi in legno superiori alle 200 tonnellate e

lire 10 a quelle di una stazza inferiore. La nostra stabilisce un compenso di lire 15 per tonnellata di stazza.

In tale modo i nostri costruttori di navi in legno saranno nelle stesse condizioni che quelli Francesi.

Il Senato sa già che questo compenso per la metà circa è assorbito dall'esenzione dei dazi e dalle lire 2 di premio che attualmente si accordano e che verrebbero a cessare promulgando la legge che discutiamo.

Il restante rappresenta una modestissima protezione del 3 al 4 %, che non può certo incoraggiare artificialmente la costruzione di navi in legno.

L'esempio della Francia è anche a questo riguardo concludente. Un compenso consimile non ha per nulla fatto aumentare il tonnellaggio delle navi in legno, il quale anzi è sensibilmente diminuito.

L'onorevole Brioschi ha detto che per ciò che riguarda le navi in legno i nostri costruttori si trovano in migliori condizioni che in Francia, perchè hanno in paese il materiale occorrente.

Queste condizioni sono pochissimo differenti. Pei metalli, evidentemente la Francia è in migliori condizioni di noi. Pei legnami, la quercia occorrente per tali costruzioni è cara da noi come in Francia, stante il grande spolamento delle nostre foreste prodotto dalle esigenze delle ferrovie. Per altri legnami come pino di Corsica, pino d'America ecc., noi non ci troviamo al certo in condizioni migliori della Francia.

Per tutti questi motivi non potrei accettare la proposta dell'onor. Brioschi.

PRESIDENTE. Do lettura dell'emendamento proposto dall'onorevole Brioschi all'art. 1.

#### Art. 1.

« È accordato per un decennio dal giorno in cui la presente legge andrà in vigore, un compenso sulla costruzione degli scafi dei piroscafi e dei velieri in ferro ed in acciaio costruiti in Italia per la marina italiana ed iscritti nella prima classe del registro italiano.

« Questo compenso è fissato nella misura di lire 60 per ogni tonnellata di stazza lorda. Il compenso però è limitato a lire 30 per tonnel-

lata di stazza lorda, riguardo ai galleggianti a cui si riferisce la legge del 9 luglio 1879, serie 2<sup>a</sup>, n. 5014 ».

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI. Avevo sperato che i computi da me fatti potessero indurre il signor Ministro a migliorare le condizioni fatte alla industria della costruzione delle navi in ferro. Giacchè il signor Ministro mi ammetterà che la Francia, tanto più preparata di noi a costruire navi a vapore, ha stabilito una protezione del 12 %, e noi diamo meno, ad un dipresso il 10 %. Che cosa crede che potremo sviluppare con un premio così esiguo? Il nuovo ostacolo che ho presentato è semplicemente l'antico progetto ministeriale.

BRIN, *Ministro della Marina*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BRIN, *Ministro della Marina*. Io sono obbligato a dichiarare nuovamente che non potei accettare l'emendamento dell'onorevole Brioschi. Egli ha detto che anche in Francia molti hanno pensato che i compensi portati per le costruzioni di navi in ferro non erano sufficienti, e poichè quelli proposti da noi sono all'incirca eguali, così arriverebbe la stessa cosa presso di noi.

Che nella discussione della legge francese si sia trovato qualcheduno che domandava un aumento su questi compensi non v'è nulla di straordinario, nella stessa guisa che anche là come da noi altri li combatterono come troppo elevati. Il fatto si è che il Parlamento non accolse queste proposte d'aumento, e l'esperienza fatta in Francia dimostrò che si ebbe ragione di procedere in tal modo.

Mentre che nel sessennio 1875-80 si costruirono colà in media 7000 tonnellate di navi in ferro, ora nel quadriennio 1881-84 se ne costruirono in media 30,000 tonnellate. E ciò benchè in Francia si accordino i premi di navigazione anche alle navi costruite all'estero, per cui, onde godere subito di questi premi, gli armatori francesi fecero costruire in Inghilterra una quantità ingente di piroscafi in ferro. Da noi invece, passato il primo anno, solo i piroscafi costruiti in paese godrebbero dei premi alla navigazione, per cui i nostri cantieri avranno quest'altro vantaggio.

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 DICEMBRE 1885

Per tutti questi motivi io credo che col compenso proposto per le costruzioni di navi in ferro, i nostri cantieri potranno sostenere la concorrenza estera senza bisogno di aumentare tali compensi.

Senatore PODESTÀ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Domando se l'emendamento proposto dall'onorevole Brioschi sia appoggiato da quattro Senatori.

Chi intende di appoggiarlo voglia sorgere. (È appoggiato).

Ora la parola spetta all'onorevole Relatore.

Senatore PODESTÀ, *Relatore*. A nome della maggioranza dell'Ufficio Centrale dichiaro che non si accetta l'emendamento proposto dall'onorevole collega Senatore Brioschi e che si mantiene l'articolo 1°-così come io ho proposto a nome della maggioranza stessa.

Io non entro in maggiori particolari, perchè la materia fu già trattata nella discussione generale e non ho alcuna pretesa nè desiderio di rientrarvi.

PRESIDENTE. Rileggo l'emendamento del Senatore Brioschi per porlo ai voti:

« È accordato per un decennio, dal giorno in cui la presente legge andrà in vigore, un compenso sulla costruzione degli scafi, dei piroscafi e dei velieri in ferro ed in acciaio costruiti in Italia per la marina italiana ed iscritti nella prima classe del registro italiano.

« Questo compenso è fissato nella misura di lire 60 per ogni tonnellata di stazza lorda; il compenso sarà limitato a lire 30 per tonnellata di stazza lorda riguardo ai galleggianti a cui si riferisce la legge del 9 luglio 1879 (serie 2<sup>a</sup>), n. 5014 ».

Coloro che approvano questo emendamento proposto dall'onorevole Brioschi, vogliano alzarsi.

(Non è approvato).

Allora rileggo l'articolo del progetto di legge e lo pongo ai voti:

#### CAPO I.

#### Compensi ai costruttori.

#### Art. 1.

È accordato per un decennio, dal giorno in

cui la presente legge andrà in vigore, un compenso di costruzione sullo scafo delle navi a vapore e a vela in ferro ed in acciaio e delle navi in legno, costruite in Italia ed iscritte nella prima classe del registro italiano, o di quegli altri registri nazionali, che, con decreto reale, sentiti il Consiglio superiore di marina e il Consiglio di Stato, saranno pareggiati al registro italiano, per gli effetti delle disposizioni, contenute nel presente articolo.

Il compenso di costruzione per le navi a vapore e a vela in ferro ed in acciaio è fissato nella misura di lire 60 per ogni tonnellata di stazza lorda.

Il compenso di costruzione per le navi a vela in legno è fissato nella misura di lire 15 per ogni tonnellata di stazza lorda.

Per i galleggianti in ferro ed in acciaio cui si riferisce la legge 31 luglio 1879, n. 5014 (serie 2<sup>a</sup>) il compenso di costruzione è fissato in lire 30 per tonnellata di stazza lorda.

Il regolamento per l'esecuzione della presente legge stabilirà norme particolari per l'esercizio del sindacato governativo sulle operazioni dei suddetti registri di classificazione delle navi e sui giudizi da loro dati.

Chi approva questo primo articolo, voglia sorgere.

(Approvato).

#### Art. 2.

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

Gli allungamenti delle navi saranno considerati, per gli effetti della presente legge, come riparazioni.

(Approvato).

#### Art. 3.

È accordato 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 10 per cavallo indicato.

Il compenso alle caldaie sarà di lire 6 per quintale.

Questo compenso sarà esteso anche alle riparazioni fatte in Italia di caldaie di costruzione italiana. Con decreto reale saranno stabiliti i modi da tenere per calcolare l'entità delle riparazioni di caldaie in relazione al compenso dovuto e per determinare la forza delle macchine e il peso delle caldaie.

(Approvato).

#### Art. 4.

Il compenso per la costruzione degli scafi, delle macchine e delle caldaie sarà aumentato dal 10 al 20 per cento a favore dei piroscafi costruiti in modo da poter essere adoperati per fini militari, secondo le norme stabilite per decreto reale, uditi il Consiglio di Stato, il Comitato per il disegno delle navi e il Consiglio superiore di marina.

A questo particolare compenso avranno titolo anche i piroscafi acquistati all'estero durante il tempo determinato all'art. 1, purchè si trovino nelle condizioni come sopra stabilite.

(Approvato).

#### Art. 5.

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, stabilito dalle leggi 19 aprile 1872, n. 759 (serie 2<sup>a</sup>), 30 maggio 1878, n. 4390 (serie 2<sup>a</sup>) e 31 luglio 1879, n. 5014 (serie 3<sup>a</sup>), sui materiali adoperati nelle costruzioni navali.

Durante il decennio stesso sono soppresses eziandio le iscrizioni e le restituzioni daziarie ed il premio di costruzione, stabiliti, per le costruzioni navali in legno, dal decreto legislativo 14 luglio 1866, n. 3086.

Il reggimento di importazione in franchigia dei dazi e le esenzioni e restituzioni daziarie, di cui sopra, saranno però mantenuti per le riparazioni delle navi in ferro ed in legno, fino a che, per decreto reale, non sia regolata la concessione dei compensi fissati all'art. 1 anche alle riparazioni.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al signor Senatore Saracco.

Senatore SARACCO. Nella seduta di ieri io ebbi l'onore di rivolgere una preghiera al signor Ministro della Marina, diretta a conoscere il pensiero del Governo circa il trattamento a cui avranno diritto i costruttori, tuttavolta che non si tratti più di costruzioni, ma piuttosto di riparazioni.

L'onorevole Ministro mi rispondeva, che il pensiero del Governo scaturiva dalle disposizioni scritte nell'art. 5 della legge, onde appare che per le riparazioni alle navi in legno ed in ferro si manterrà puramente e semplicemente la legislazione attuale, che ammette il regime di importazione in franchigia dei dazi e le esenzioni e restituzioni daziarie, senzachè i costruttori o gli armatori possano aspirare ad un compenso maggiore di codesto.

Ed io, a mia volta, fui sollecito di avvertire, che a mio giudizio, l'art. 5 non esprimeva questo pensiero del Governo, e significava in quella vece, che anche per le riparazioni si accorderà lo stesso trattamento, ossia quel medesimo compenso che l'articolo 1<sup>o</sup> concede alle costruzioni. Volendo adunque, che l'articolo corrisponda alle vere intenzioni del Governo, si dovrebbe cancellare quella parte dell'art. 5, che condurrebbe ad una diversa e contraria interpretazione degli intendimenti del legislatore....

Senatore ROSSI A. Domando la parola.

Senatore SARACCO.... Vengo adesso a rendere ragione di questa mia affermazione. Ciò che intendo fare con la maggiore brevità, giacchè non occorre mai di dover spendere molte parole quando si vuol chiarire il senso di una frase di per sè evidente, e le molte parole servono piuttosto ad oscurare la verità, ed abbuaiare le menti.

Anzi tutto è da sapere, che il punto di questione, del quale io discorro in questo momento, ha occupato l'attenzione della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle condizioni della Marina mercantile. E siccome ho inteso dire in quest'aula, e riconosco anch'io ben di buon grado, che l'opera compiuta da quella Commissione è un monumento di sapienza (non di rado sconfessato, quando si volle, come nei premî di costruzione alla vela, usare maggior larghezza di favori alla Marina mercantile) penso

che il Senato mi saprà grado, se gli darò lettura di quello che si è detto e deliberato dalla Commissione stessa intorno alla presente questione. Sono poche parole, che giova ricordare testualmente.

Uno fra i membri della Commissione si esprimeva così:

« Se si vuole ben provvedere allo sviluppo dei cantieri italiani, bisognerà provvedere a che il premio si estenda anche alla riparazione di piroscafi stranieri, eseguiti in Italia. Ed il premio — diceva un altro — potrebbe limitarsi alla semplice restituzione del dazio. »

Un terzo, e dei più autorevoli, faceva osservare: « che il premio allo scafo si computa in ragione di tonnellate; sembrargli quindi che sarebbe difficile computare in tal modo il premio per le riparazioni. Premiando le riparazioni, diceva egli, si potrebbe ottenere un risultato diametralmente opposto a quello che la Commissione si prefisse, escludendo dal premio i piroscafi costruiti in Italia per le Marine straniere ».

E finalmente un altro membro della Commissione diceva: « Il premio alle riparazioni si dovrebbe limitare a rappresentare una semplice restituzione di dazio ».

Dopo ciò si venne ai voti, e la formola di deliberazione che venne sottoposta al voto della Commissione fu la seguente: « La Commissione delibera, che debba per ora esser mantenuto per le riparazioni dei bastimenti il regime attualmente in vigore, nella speranza che il Governo studi il modo di pervenire anche in tale argomento ad un'equa risoluzione ».

Ed ora che il Senato conosce il voto reso dalla Commissione d'inchiesta, vediamo quali sieno i provvedimenti adottati, ossia proposti dal Governo, che, una volta approvati, dovranno governare e disciplinare la materia delle riparazioni dei bastimenti in ferro ed in legno.

Mi scusi il Senato, se per la retta intelligenza della questione mi permetto di rileggere l'ultima alinea dell'art. 5, come fu approvato dalla Camera elettiva: « Il reggimento d'importazione in franchigia dei dazi e le esenzioni e restituzioni daziarie di cui sopra, saranno però mantenuti per le riparazioni delle navi in ferro ed in legno ». Questa è la prima parte che risponde alla formola proposta dalla Commissione d'inchiesta, e fin qui la cosa va da sè, nè io

intendo contraddire a che il sistema che vige attualmente debba essere alterato o modificato. Ma vi è una seconda parte che racchiude una disposizione ben altrimenti grave, che assegna il carattere della temporaneità all'indicato provvedimento, che rimarrà in vigore « sino a che per decreto reale, non sia regolata la concessione dei compensi fissati all'art. 1 anche alle riparazioni ».

Ora io non dirò cosa che già voi non sappiate, e cioè, che il compenso stabilito dall'art. 1 per le costruzioni non si limita alla restituzione dei dazi doganali, ma involge la concessione di un vero premio, che a giudizio del signor Ministro della Marina si può valutare in lire 30 per ogni tonnellata di bastimenti a vapore. In ciò siamo tutti d'accordo a riconoscere, che le lire 60 accordate con l'art. 1 corrispondono per la metà all'incirca al montare dei dazi doganali, e per l'altra metà rappresentano effettivamente un premio alla costruzione.

Supponiamo adesso, che sia tradotto in legge quest'ultimo alinea dell'art. 5, che accorda al Governo del Re la facoltà di stabilire con semplice decreto reale le norme direttive, in base alle quali le riparazioni dei bastimenti in ferro ed in legno non godranno soltanto del beneficio della restituzione pura e semplice dei dazi doganali, ma potranno partecipare ai compensi fissati dall'articolo 1; e voi vedete di un tratto, che la portata letterale dell'articolo non risponde più, ma corre alquanto più in là del pensiero e delle intenzioni del Governo.

Ed io credo facilmente che il Governo non abbia mai avuto l'intendimento di riservarsi una tale facoltà, che gli permettesse di trattare le riparazioni degli scafi, come si trattano le costruzioni. Se ne avesse avuto il pensiero, lo avrebbe tradotto in articolo di legge, come ha fatto, alloraquando gli avvenne di fissare il trattamento delle caldaie in istato di riparazione. « Il compenso alle caldaie (si è detto all'art. 3) sarà di lire 6 per quintale. Questo compenso sarà esteso anche alle riparazioni fatte in Italia di caldaie di costruzione italiana ». E dopo ciò, si è potuto dire, in forma sempre corretta, che « con decreto reale saranno stabiliti i modi da tenere per calcolare l'entità delle riparazioni di caldaie, in relazione al compenso dovuto ».

Qui la legge afferma nettamente, che il com-

penso per la costruzione delle caldaie si applica egualmente alle loro riparazioni, e sta bene che la determinazione della procedura sia lasciata ad un decreto reale. Voi non trovate, invece, una disposizione che dica qual'è il compenso che la legge accorda per le riparazioni di bastimenti in legno od in ferro, e trovate soltanto un piccolo alinea, che contrariamente all'interpretazione che ne fa il Governo, dovrà essere inteso ed applicato nel senso, che l'intero premio accordato per le costruzioni, potrà e dovrà essere esteso alle riparazioni.

Prendiamo, ad esempio, la specie che ci fornisce l'articolo 2, di cui ieri diedi lettura al Senato, in cui sta scritto, che gli allungamenti delle navi saranno considerati per gli effetti della presente legge come riparazioni. Poniamo che questo allungamento di un bastimento venga a raddoppiare la sua capacità, ed è chiaro che il costruttore acquisterà il diritto a domandare il medesimo compenso che ottenne la prima volta sotto il titolo di premio di costruzione. La cosa è di una evidenza palmare.

Siccome il compenso che si deve dare si determina secondo il numero delle tonnellate, è palese che raddoppiando, sotto forma di allungamento, la portata di un bastimento che misuri, ad esempio, la capacità di cento tonnellate, il costruttore riceverà un'altra volta lo stesso premio che ha già conseguito per la costruzione di questo suo bastimento. L'articolo 2 non dice questo, e dice anzi l'opposto, ma viceversa l'articolo 5 concede al potere esecutivo la facoltà di applicare un eguale trattamento, sia per la costruzione che per le riparazioni dei bastimenti in ferro ed in legno. Basterà un decreto reale che stabilisca le norme per tradurre ed esprimere in tonnellate, ossia in numero di tonnellate, l'entità delle riparazioni che si faranno ad un bastimento, perchè, una volta trovata la formola, e conosciuto il numero delle tonnellate che possono concorrere al premio, si debbano accordare le stesse lire 60 che l'articolo 1 intese concedere per ogni tonnellata di un bastimento in ferro di nuova costruzione.

Ecco, o Signori, quali saranno le conseguenze che deriveranno da questa disposizione di legge, che ottenesse l'approvazione del Senato: e davanti ai gravi inconvenienti che ne potrebbero sorgere, voglio credere, e credo, che, sia pur grande il desiderio a tutti comune, di venire in

soccorso della marina mercantile con opportuni provvedimenti, niuno potrà volere, come non vuole lo stesso Ministro della Marina, che si debba accordare per le rattoppature dei bastimenti quello stesso trattamento di favore, che abbiamo già accordato, e che io stesso ho creduto doversi concedere per la costruzione di bastimenti a vapore, che sta in cima dei nostri voti, e dei nostri pensieri.

E soggiungo volentieri, che un provvedimento di questa natura ci condurrebbe ad un risultato opposto a quello che si vuol conseguire. Noi vogliamo ringiovanire il nostro naviglio, ed in effetto daremmo denari, per allettare e spingere alla riparazione delle navi vecchie, che hanno fatto il loro tempo!

Io non aggiungerò altre parole, e m'ene appello alla vostra coscienza di uomini onesti. Credete voi che i premi alla costruzione, si debbano egualmente applicare, ed estendere alle semplici riparazioni? Io non lo credo, e non lo posso credere. Stia dunque ferma la prima parte dell'articolo che conserva il reggimento di importazione in franchigia dei dazi, e le esenzioni e restituzioni daziarie, tuttavolta che occorrono riparazioni alle navi in ferro ed in legno; ma arrestiamoci lì, e non diamo al Governo quella facoltà che il Ministro dice di non volere, e che è per ogni verso eccessiva. È già cosa repugnante alle buone massime di un Governo libero, che il potere esecutivo abbia la facoltà di disporre a suo talento del danaro dei contribuenti, e di modificare con semplice decreto reale le basi della legislazione. Ma si badi soprattutto, che nei termini dell'art. 5, il reggimento d'importazione in franchigia dei dazi, in riguardo alle riparazioni, è considerato come una misura temporanea, che verrà applicata, fino a che per decreto reale siano stabilite le norme per l'applicazione del trattamento più largo consentito dall'articolo 1. È questione di tempo, e nulla più.

Questo *fino a che* dice chiaro che il provvedimento dell'oggi veste i caratteri della temporaneità, per cedere il posto più tardi a quello definitivo, che si deve reggere sulla base dei compensi fissati dall'art. 1. Questo è ciò che non si deve volere, e però io mi trovo in dovere di dichiarare, che darò il mio voto all'articolo 5, purchè vengano cancellate le ultime parole: « fino a che, per decreto reale, non sia

regolata la concessione dei compensi fissati all'art. 1 anche alle riparazioni ». Franchigia dei dazi, sì, ma premio, no.

Senatore ROSSI A. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ROSSI A. In verità mi ha stupito questa che è la seconda o la terza opposizione che fa l'on. Saracco ai premi che la legge concede alle riparazioni.

L'onorevole Brioschi, a nome della minoranza dell'Ufficio Centrale, aveva già nel suo secondo discorso proposto di contrapporre integralmente il capo primo ed il capo secondo del progetto di legge 26 novembre 1883, al presente che discutiamo. Ora, gli articoli che riguardano le riparazioni e che nell'uno e nell'altro progetto vanno sotto i numeri 3 e 5, sono riportati in questo progetto di legge testualmente.

Io non posso dubitare che l'on. Brioschi per tale dichiarazione non fosse d'accordo col suo Collega della minoranza. In ogni modo mi farò a rispondere all'onorevole Saracco, leggendo l'art. 5 del progetto di legge 28 novembre 1883: « Siffatto reggimento sarà però mantenuto per le riparazioni delle navi in ferro fino a che per decreto reale non sia regolata la concessione dei compensi fissati dall'art. 1, anche alle riparazioni ». Sono queste le medesime parole che si leggono nell'art. 5 in discussione, al terzo alinea.

Il Senatore Saracco ne accetta la prima parte convenendo che è un atto di giustizia. Quando vi sono delle riparazioni in corso ad una nave le quali si stanno eseguendo in base ad una legge che promette la restituzione dei dazi sulle materie prime, è dovere per il Governo il mantenere la restituzione. Però l'onorevole Senatore Saracco dissente dalla disposizione contenuta nelle susseguenti parole: « fino a che, per decreto reale non sia regolata la concessione dei compensi fissati dall'articolo primo, anche alle riparazioni ». Questa non è che la indicazione d'un passaggio di tempo; è la stessa del progetto del 1883; nè io saprei come si sarebbe potuto esprimersi diversamente, ad includere in questo disegno di legge il trattamento che riguarda alle riparazioni.

L'onor. Saracco dice che si daranno de' compensi alle rattoppature. No, onorevole Saracco, molte volte le riparazioni, anzi quasi sempre,

sono de' veri perfezionamenti che seguono il progresso e non rattoppature.

E che a questo passaggio di tempo venga provvisto per decreto reale, io non vedo nessun rischio nel lasciarne al Governo la facoltà. Se ne persuada l'onor. Saracco, *le conseguenze gravissime* ch'egli travede per la finanza dello Stato non sono a temersi. Si persuada l'onor. Saracco di un'altra cosa ancora, che non è egli solo nel Senato che abbia a cuore le sorti della finanza italiana.

Ieri egli si è appropriato, forse a torto, una espressione che io feci in termini generali, quando dissi che io non faceva la protezione per la protezione; come altri farebbe la finanza per la finanza. Ebbene, mi permetta l'onorevole Saracco che gli dica che questa sua acerdine nell'opposizione al presente progetto di legge, per la quale, dopo chiusa la discussione generale, egli trattenne il Senato ancora due volte su quelle benedette tasse marittime, per rilevare e statuire se la differenza tra i prospetti del Ministero e le indagini sue possa essere di 200 oppure 300 mila lire; e adesso riporta ancora in campo per la terza volta il trattamento delle riparazioni; mi permetta di dirgli che, almeno secondo sembra a me, le sue osservazioni si mantengono troppo al disotto del progetto di legge che discutiamo. Pigliandole poi dal solo lato della finanza possono dare bensì l'idea di uno zelo grandissimo per la medesima, ma diminuiscono di pregio assai, quando pensiamo che come relatore di un progetto importantissimo per l'erario pubblico, le Convenzioni ferroviarie, abbiamo visto l'onorevole Saracco dare il suo assenso ad un migliaio di chilometri di ferrovie che addossavano allo Stato 90 milioni di debito dalle provincie.

Che se tutti qui in Senato, nessuno eccettuato, abbiamo una cura gelosa per la finanza dello Stato, tanto più devono averla coloro che rappresentano più direttamente i contribuenti; che dalla finanza non ricevono un soldo, ma rappresentano per le imposte dirette sulle industrie, alle quali sono preposti, un contributo non minore di 300 mila lire, senza parlare delle altre imposte indirette, che ne conseguono.

Mi perdoni il Senato la digressione permessami a fin di bene; ed io voterò tale quale la legge senza rimandarla alla Camera elettiva per la riforma dell'art. 5°.

Senatore SARACCO. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO. Il Senato comprenderà che io non posso rimanere indifferente al rimprovero del Senatore Rossi, che il mio discorso d'oggi sapesse di acredine, e peccassero di questo vizio gli altri da me pronunciati nel corso della presente discussione.

Ma, in nome di Dio, quale discorso si saprebbe immaginare che sappia di acredine, più di quello che abbiamo testè udito per la bocca dell'onorevole Rossi? Si direbbe piuttosto, che egli ha preso questa opportunità, non per difendere l'articolo che cade in discussione, ma per inveire e scatenarsi contro di me.

Egli ha detto, che mi atteggio in Senato a primo ed unico difensore della finanza italiana, senz'averne il diritto; che mi soffermo davanti ad inezie, com'è questa che ha fornito soggetto al discorso d'oggi, che non valeva la spesa di essere rilevata, tanto più che il progetto presentato dal Governo nel 1883 conteneva già la stessa disposizione; che, infine, l'onorevole Brioschi aveva dichiarato di accettare l'articolo, ed io invece sono sorto a combatterlo in parte...

Ma, di grazia, onorevole Rossi, o piuttosto ditemi voi, onorevoli Colleghi, che cosa ci ha che fare tutto questo coll'articolo in esame, e colle parole che oggi, e nei giorni scorsi, mi è avvenuto di pronunciare? E quando mai mi sono attegiato ad unico difensore della finanza italiana, od avrei osato farlo, quando vi è un Senatore Rossi che siede in quest'Aula! Ma si figuri, se quando c'è lui, potrei prendermi questa licenza, mentre so che appena appena mi trovo in grado di poter soddisfare ad una piccola parte del mio dovere. E nell'adempimento del mio dovere, io non accetto lezioni da chicchessia, e non l'accetto neanche dall'onorevole Senatore Rossi; glielo dico qui, chiaro ed aperto.

Il Senatore Rossi sostiene con molto zelo questo progetto di legge, perchè difende il Reno sul Po, ossia perchè difende certi interessi che gli stanno molto a cuore, tanto a cuore quanto quelli della marina italiana...

Senatore ROSSI A. Quali? Li spieghi.

Senatore SARACCO... Dico interessi che gli stanno molto a cuore, ed io procuro di essere ab-

bastanza corretto per non dire altro, fuori quello che voglio, e per tacere quello che non voglio dire qua dentro. Io cerco solo di fare il mio dovere, esponendo liberamente i miei pensieri, ed oggi, come sempre, credo e sento di non aver mancato a quel rispetto che devo al Senato, e di non avere in alcuna guisa provocata la suscettività dell'onorevole Rossi. Mi permetta pertanto che gli dica, che questa sua sfuriata io non la ho provocata, e se io dica il vero, me ne appello di buon grado alla giustizia ed alla onestà del Senato.

BRIN, *Ministro della Marina*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BRIN, *Ministro della Marina*. L'onorevole Senatore Saracco ha combattuto l'ultima parte di questo art. 5. Io credo che questa opposizione nasca da che noi non c'intendiamo bene sulle parole. Questo articolo è testualmente riportato dall'antico progetto ministeriale del 1883.

La Relazione che accompagnava quel progetto spiegava il concetto di questi provvedimenti che mentre costituiscono un vantaggio per l'industria delle costruzioni navali, hanno in pari tempo lo scopo di tutelare gl'interessi della finanza.

Ho avuto già l'onore di accennare varie volte, durante questa discussione, quale sia il regime attuale daziario per ciò che riguarda le costruzioni di navi, sia in ferro che in legno.

Tutti i materiali impiegati sia nella costruzione che nella riparazione delle navi sono esenti dal pagamento di ogni dazio.

Il Ministro delle Finanze faceva osservare, nella sua Relazione, ed è facile del resto di rendersene ragione, che questo sistema dà luogo a molti abusi; quindi in occasione di questa legge il Ministro delle Finanze, nel proporre dei compensi di costruzione delle navi ragguagliati ad un tanto per tonnellata di stazza lorda, propose in pari tempo di abolire questo regime dell'esenzione dei dazi.

Per ciò che riguardava le costruzioni nuove era facile di trovare una unità di misura sicura, alla quale ragguagliare i compensi di costruzione, i quali comprendessero pure il vantaggio che ora risulta a tale industria dalla esenzione dei dazi. Quest'unità di misura fu la tonnellata di stazza.

Il Ministero delle Finanze avrebbe desiderato

di poter estendere tale sistema anche alle riparazioni di navi, togliendo anche per questi lavori, l'esenzione dei dazi e dando loro un compenso; ma per quanto si sia studiato non si è trovato ancora il modo di regolare il compenso, trovare, cioè, la metà di misura onde ragguagliare questa restituzione di dazi. E quindi nonostante che il Ministero delle Finanze desideri, nell'interesse dell'erario, di uscire da questo sistema di esenzione anche per la riparazione delle navi, pur tuttavia non si è ancora potuto formulare un regolamento per stabilire in modo sicuro il compenso per le riparazioni.

Ecco il motivo per cui il Ministero ha dovuto, per le riparazioni, mantenere, suo malgrado, il reggimento della esenzione di dazio.

Il Ministero però non rinuncia completamente alla speranza di trovare questa misura, e poter quindi sostituire, anche per le riparazioni, al reggimento della esenzione dei dazi un sistema analogo a quello stabilito dall'articolo 1 della legge, per le costruzioni.

Come ho già detto, la facoltà contemplata in quest'art. 5 ha uno scopo finanziario e per nulla economico in favore dell'industria delle riparazioni delle navi.

L'onorevole Saracco ha creduto invece che con quest'art. 5 si sia voluto riservare al Governo la facoltà di dare non solo l'esenzione dei dazi, ma anche un premio di costruzione.

Egli ha accennato a quella mano amorosa che corresse questa legge introducendovi delle modificazioni e preoccupandosi certamente dell'interesse della marina mercantile, mai di quello della finanza.

Ora questa critica è ingiusta nel caso presente, in cui, come dissi, le disposizioni che riguardano le riparazioni furono dettate da uno scopo esclusivamente fiscale, quello di tutelare gl'interessi della finanza.

Se si fosse voluto accordare un premio anche alle riparazioni, questo premio si sarebbe dato a *fortiori* all'allungamento delle navi. Per quest'allungamento era facilissimo di stabilire un compenso che comprendesse anche un premio, computandolo in base all'aumento di stazza che una nave acquista mediante questo allungamento.

Eppure coll'art. 2 si esclusero questi allungamenti da tale compenso.

Così pure attualmente anche i galleggianti in legno, perfino quelli dei laghi e fiumi, godono nell'esenzione dei dazi. Colla legge che discutiamo si toglie quest'esenzione, e ciò nella considerazione che simili costruzioni non sono minacciate dalla concorrenza estera, è quindi non è il caso di proteggerle contro di essa per cui l'interesse della finanza è qui predominante.

L'onorevole Saracco osserva come l'art. 5 riservi la facoltà al Governo di stabilire anche per le riparazioni delle navi dei compensi in base a quanto è previsto all'art. 1.

Ora, siccome, secondo l'onorevole Saracco, i compensi stabiliti all'art. 1, per le costruzioni comprendono non solo l'esenzione dei dazi ma anche dei premi, così egli trae la conseguenza che, ove il Governo applichi anche alle riparazioni delle navi il regime dei compensi, esso dovrà dare anche per questi lavori dei premi.

Ora prego l'onorevole Saracco di considerare che all'art. 1 i compensi di costruzione variano secondo i casi, e che essi non comprendono necessariamente un premio.

Questo premio esiste difatti per la costruzione delle navi in legno ed in ferro.

Ma per i galleggianti in ferro il compenso è di sole lire 30 per tonnellata di stazza, vale a dire corrisponde esattamente all'importo dell'esenzione dei dazi che ora si verrebbe a togliere, e non comprende alcun premio.

Quando nell'avvenire si arrivasse, nell'interesse della finanza, a togliere anche per la riparazione delle navi il regime dell'esenzione dei dazi, e si applicasse in forza dell'art. 5 un regime analogo a quello per le costruzioni, ciò non porterebbe per conseguenza di dovere dare dei premi anche alle riparazioni di navi.

Dopo queste spiegazioni io credo che l'onorevole Saracco potrebbe rinunciare al suo emendamento, che andrebbe contro allo scopo stesso che egli si prefigge, lo scopo di tutelare la finanza.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO. Sarei veramente di una molto facile contentatura, se mi acconciassi alla risposta ed alle spiegazioni dell'onorevole Ministro della Marina. Il vero è piuttosto, che le sue parole sono venute ad accrescere il valore degli argomenti che ebbi già l'opportunità di svolgere innanzi al Senato. Nè solamente

nel rispetto finanziario, che pure mi muove, e deve richiamare tutta l'attenzione del Senato, ma eziandio nel riguardo della più elementare convenienza, la quale non può volere che stia in balia del Governo di concedere al materiale ed alla mano d'opera, che serve per riparare i bastimenti, lo stesso compenso che si accorda per le navi in costruzione.

In questioni tanto gravi, com'è questa, è cosa deplorabilissima che, quando alcuno di noi, in questo nostro Senato, si affatica a mostrare la necessità di proporre delle modificazioni che sentiamo necessarie e giuste nell'animo nostro, quasi sempre ci si venga a dire: lasciate correre, lasciate andare, se no questo o quest'altro progetto di legge dovrebbe tornare all'altro ramo del Parlamento, ed allora...

BRIN, *Ministro della Marina*. Io non ho mai detto questo; questo non era nelle mie intenzioni; io ho esposto delle altre ragioni.

Senatore SARACCO... Abbia la bontà di lasciarmi terminare.

BRIN, *Ministro della Marina*. Domando la parola.

Senatore SARACCO. È questo un linguaggio, a cui oggimai ci avete avvezzi, ma non si tratta di un semplice cangiamento di forma, perchè io mi ci possa acquietare; si piuttosto di una proposta sostanziale, diretta a togliere il gravissimo dubbio, che per le riparazioni dei bastimenti, così in ferro che in legno, la finanza debba corrispondere gli stessi compensi stabiliti per le costruzioni, mentre l'onorevole Ministro crede che per le riparazioni basti mantenere il reggimento in franchigia dei dazi doganali. Questo suo apprezzamento è in assoluta contraddizione coi termini nei quali è concepito l'ultimo alinea dell'articolo 5, che promette gli stessi compensi accordati dall'articolo 1; e siccome questo articolo non si occupa della restituzione dei dazi doganali, ma concede un compenso di gran lunga superiore alla restituzione dei dazi doganali, l'onorevole Ministro dovrebbe a filo di logica convenire con me, che l'articolo vuole essere corretto, onde la parola risponda per davvero al pensiero del Governo.

Sta bene che, fino a quando non siasi provveduto altrimenti con decreto reale, lo stato attuale di fatto non andrà soggetto a veruna mutazione, ma è altrettanto vero che basterà la volontà del Governo, perchè ad uno stato pre-

cario di cose si sostituisca una maniera diversa di valutare i compensi per le riparazioni, la quale abbia il suo fondamento nelle disposizioni dell'art. 1; ed allora, il compenso non si arresterà alla sola restituzione dei dazi doganali, ma piglierà norma e valore dalle disposizioni dell'art. 1. Ecco il pericolo che si deve scongiurare.

L'onorevole Ministro mi dice che questi dubbj non reggono, e sono esclusi dai ragionamenti fatti nella Relazione ministeriale sul disegno di legge. Ed ha pure soggiunto, che nell'altro ramo del Parlamento la cosa fu intesa altrimenti, nè alcuno si avvisò di recare alla Finanza questa nuova iattura. Ma non è alle intenzioni che dobbiamo por mente, sibbene al testo dell'articolo, per giudicare delle conseguenze giuridiche che ne dovranno derivare, nei rapporti fra lo Stato ed i costruttori, tuttavolta che questi si presenteranno a domandare che sia fatto diritto alle loro domande.

L'onorevole Ministro diceva ancora, che la mia proposta va contro lo scopo che io stesso desidero conseguire, poichè il Ministro delle Finanze desidera che sia meglio disciplinata questa facoltà di poter introdurre in franchigia i materiali destinati alle riparazioni delle navi, che dà luogo a molte frodi in danno dell'erario. Ed il decreto reale di cui parla l'articolo, condurrebbe appunto a procacciare questo salutare risultato. Ma qui, onorevole Ministro, sta l'equivoco che si deve evitare. Se il decreto reale avesse realmente lo scopo di regolare la materia della restituzione dei dazi doganali, e null'altro, Ella avrebbe perfettamente ragione. Ma l'articolo dice ben altro, anzi dice il contrario; poichè il decreto reale servirà piuttosto a determinare le norme, ossia gli equipollenti, per la valutazione dei maggiori compensi accordati dall'art. 1.

Ripeto, adunque, che l'ultima parte dell'art. 5 urta contro i propositi del Governo, e spero che il Senato accoglierà la mia proposta, perchè venga cancellata.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro della Marina ha la parola.

BRIN, *Ministro della Marina*. L'onor. Saracco dice che secondo l'art. 1 i compensi ai costruttori sono essenzialmente informati al concetto che non solo si debba corrispondere la restituzione dei dazi, ma anche un premio.

Io ho già avuto l'onore di dire al Senato che ciò non è completamente esatto. Per taluni lavori sì; ma per tutti no. I compensi che si danno ai costruttori sono di vario genere; cioè per la costruzione delle navi in ferro un tanto alla tonnellata; un altro tanto per quelle in ferro, mentre poi per i galleggianti in ferro il compenso è differente, è di sole lire 30 per tonnellata di stazza e corrisponde alla semplice restituzione del dazio.

Quindi lo spirito di quanto si dice all'articolo 5, che cioè si vuole mantenere il regime d'importazione fino a che un decreto non stabilisca un nuovo sistema, che è quello di commisurare i compensi in base all'art. 1, non porta per conseguenza che si debba dare, oltre alla restituzione del dazio, anche un compenso, perchè nell'art. 1 sono contemplati anche dei compensi che corrispondono esattamente alla sola restituzione del dazio.

L'onorevole Senatore Saracco dice che il Governo avrà la facoltà di dare anche per le riparazioni lo stesso compenso per tonnellata che si dà per le costruzioni di navi.

Ora per queste costruzioni i compensi sono ragguagliati alla tonnellata di stazza, che non è una unità di peso, ma un' unità di volume misurata dalla capacità del bastimento.

Nelle riparazioni di navi non sarebbe possibile di prendere questa unità come base onde determinare la restituzione dei dazi, poichè per le navi riparate la stazza prima e dopo la riparazione non varia. Quindi non vi è il pericolo che teme l'onorevole Saracco.

Senatore CASARETTO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CASARETTO. L'onorevole Saracco ha creduto di leggere nelle ultime parole dell'art. 5, che il Governo sarà obbligato a dare un compenso per le riparazioni nella misura stabilita nell'art. 1.

Ora, io credo, o per dir meglio, a me pare che egli abbia preso un grande equivoco, giacchè queste ultime parole dell'art. 5 non stabiliscono punto la misura del compenso, ma stabiliscono soltanto l'epoca in cui dovrà cessare il sistema presente, e mediante il decreto reale si farà cambiamento di sistema; le parole del progetto sono chiare e precise: « *Fino a che per decreto reale non sia regolata la con-*

*cessione dei compensi fissati all'art. 1, anche alle riparazioni* ».

Ora l'art. 1, stabilendo parecchi compensi, quando con queste parole si fosse voluto determinare la misura dei medesimi, si sarebbe dovuta indicare chiaramente; mentre invece l'art. 1, stabilisce dei compensi di 60 lire, di 15 e di 30 alla tonnellata, senza dire quali di queste misure si dovrebbero applicare alle riparazioni.

E ciò per una ragione semplicissima, perchè, cioè, queste parole non hanno preteso di stabilire la misura, ma hanno stabilito soltanto il tempo.

Ripeto adunque che, secondo me, l'onorevole Saracco è involontariamente caduto in un equivoco.

PRESIDENTE. Il signor Senatore Saracco rinuncia o persiste nella soppressione delle ultime parole dell'art. 5?

Senatore SARACCO. Debbo domandare nuovamente venia al Senato, se dovrò ancora dire due parole su questo argomento.

Io confesso che non mi so rendere ragione delle nuove eccezioni poste in campo dal signor Ministro della Marina, per combattere la mia proposta. L'onorevole Ministro, e dopo di lui il Senatore Casaretto, hanno detto, che i compensi indicati all'art. 1 sono variabili e che non si possono in conseguenza applicare alle riparazioni; ed il Senatore Casaretto ha soggiunto, che ho fatto una strana confusione di cose, scambiando una questione di compensi con una questione di tempo. A questa seconda obbiezione io non sono proprio in grado di rispondere, poichè non l'ho capita. L'articolo non parla di tempo....

Senatore CASARETTO. L'articolo dice *fino a che*.

Senatore SARACCO.... Il *fino a che* segna la fine di un sistema, ed il principio di un altro; ma questa non è la questione della quale ci dobbiamo occupare, se oggi o domani verrà cambiato lo stato presente di cose, sì piuttosto, quali abbiano da essere le conseguenze dei nuovi provvedimenti, che verranno adottati per decreto reale. Parliamo adunque della obbiezione dedotta dalla variabilità dei compensi assegnati alla costruzione, e vediamo se questo sia un argomento che abbia pure l'apparenza della ragione.

È perfettamente esatto che i compensi sta-

biliti dall'articolo 1 sono variabili, secondochè si tratti di navi in ferro, o di navi a vela. Ma, e che perciò? Anche i compensi per le riparazioni saranno variabili come quelli destinati alla costruzione: quando si tratterà della riparazione di una nave in ferro, il compenso verrà accordato in ragione di 60 lire per tonnellata, se in legno, sarà di 15. Ecco tutto. Trovata la formola destinata a ragguagliare ad un certo numero di tonnellate l'entità delle riparazioni, si applicheranno i compensi dell'articolo 1 in diversa misura, ed in ragione di tonnellate, secondochè si tratterà della riparazione di navi in ferro od in legno.

L'onorevole Ministro riconosceva pur dianzi, che, avverandosi il caso previsto dall'articolo 2 dell'allungamento di una nave, che ne raddoppiasse la portata, si dovrebbe, come io diceva, accordare un compenso perfettamente uguale a quello già corrisposto per la costruzione della nave medesima. Non è adunque vero, che debba correre un trattamento diverso, e che il compenso per le riparazioni debba essere limitato, anche in avvenire, alla restituzione dei dazi doganali. Quando il Governo del Re crederà di usare della facoltà che tiene dall'articolo 5, i compensi dovranno essere regolati sulla base e nella misura fissata dall'articolo 1 ed allora non si parlerà più di restituzione di dazi, ma di compensi prestabiliti, in ragione di tonnellate. Quando il Governo abbia trovato la formola, che permetta di valutare, e ridurre convenzionalmente in numero di tonnellate l'entità di certe riparazioni, e sia intervenuto un decreto reale a stabilire le norme di applicazione, ne verrà di conseguenza, perchè l'articolo 5 lo dice chiaro ed aperto, che ad ogni tonnellata di riparazione debba corrispondere un premio di lire 60, o di lire 15, volta che si tratti di navi in ferro, o di navi in legno sottoposte a riparazione.

Ora io amerei sapere, se i miei Colleghi trovino corretto questo sistema di concedere al potere esecutivo così ampie facoltà, e penso, che anche essi non si lasceranno sedurre dalla considerazione addotta dal signor Ministro della Marina, che non si troverà mai alcun Ministro di Finanze che sia disposto ad applicare questa disposizione che si contiene nell'ultima parte dell'articolo 5. L'onor. Ministro ammette con ciò, che approvando quest'articolo, si va all'incontro

di un pericolo, e riconosce la giustezza delle mie considerazioni. Ma io mi permetto altresì di avvertire che non è, e non sarà in potere di alcun Ministro, che tenga la direzione delle finanze italiane, di assegnare all'articolo 5 una intelligenza diversa dal suo significato naturale. Ne va di mezzo il diritto dei terzi, e se deve intervenire un decreto reale a disciplinare questa materia, non si potrà mai uscir fuori dai termini imperativi dell'articolo 5; e giudico perciò, che qualunque armatore, o costruttore che sia, avrebbe diritto a pretendere, che la legge venga applicata nel senso, che gli si debba accordare un compenso pari a quello, che la legge accorda per la costruzione.

Non illudiamoci, o Signori, e non facciamo soverchio assegnamento sopra le opinioni che si trovano sparse nelle Relazioni ministeriali, quasichè debbano servire di norma sicura ed infallibile nell'applicazione delle leggi. Quante cose non furono dette nella Relazione che precede questo stesso disegno di legge, che furono apertamente sconfessate più tardi dai Ministri, che siedono presentemente sul banco del Governo! Noi abbiamo pure un'alta missione da compiere, ed il nostro preciso dovere, come legislatori, deve esser quello di comporre le leggi, di maniera che le parole corrispondano al pensiero del Governo e del Parlamento. Se pertanto, o Signori, noi consentiamo nel concetto del signor Ministro della Marina, che i compensi per le riparazioni debbano essere limitati a mantenere il reggimento in franchigia delle materie sottoposte ai dazi doganali, diciamolo pure, come sta scritto nell'articolo 5, ma arrestiamoci a questo punto, e guardiamoci di accettare le ultime parole dell'articolo stesso, che mettono in mano del Governo la facoltà di cambiare lo stato presente della nostra legislazione e di applicare alle riparazioni delle navi il trattamento stesso ed i larghi favori che l'art. 1 ha stabilito per le costruzioni. Questa parte dell'art. 5 oltrepassa il pensiero stesso del Governo, ed il Senato farà opera savia accogliendo la mia proposta per la soppressione dell'ultima parte dell'articolo che cade in discussione.

PRESIDENTE. Rileggo l'articolo 5 e pongo ai voti ogni singolo comma, dividendo in due l'ultimo.

## Art. 5.

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, stabilito dalle leggi 19 aprile 1872, n. 759 (serie 2<sup>a</sup>), 30 maggio 1878, n. 4390 (serie 2<sup>a</sup>) e 31 luglio 1879, n. 5014 (serie 3<sup>a</sup>), sui materiali adoperati nelle costruzioni navali.

Pongo ai voti questo primo comma.

Chi intende di approvarlo è pregato di sorgere.

(Approvato).

Leggo il secondo alinea dell'art. 5.

Durante il decennio stesso sono sopprese eziandio le iscrizioni e le restituzioni daziarie ed il premio di costruzione, stabiliti, per le costruzioni navali in legno, dal decreto legislativo 14 luglio 1866, n. 3086.

(Approvato).

Leggo la prima parte dell'ultimo alinea:

Il reggimento di importazione in franchigia dei dazi e le esenzioni e restituzioni daziarie, di cui sopra, saranno però mantenuti per le riparazioni delle navi in ferro ed in legno.

(Approvato).

Leggo ora l'ultima parte di cui l'onorevole Saracco ha proposto la soppressione: Fino a che, per decreto reale, non sia regolata la concessione dei compensi fissati all'art. 1 anche alle riparazioni.

(Approvato).

Pongo ai voti l'intero articolo testè letto.

(Approvato).

## Art. 6.

I compensi saranno pagati, tanto per lo scafo, quanto per le macchine e le caldaie nuove, ai costruttori, osservate le disposizioni del regolamento per l'esecuzione della presente legge.

Il compenso per le riparazioni delle caldaie sarà pagato all'armatore.

(Approvato).

## Art. 7.

I piroscafi, per la costruzione dei quali furono accordati i compensi, di cui agli articoli

precedenti, non potranno essere venduti all'estero senza autorizzazione del Governo.

Il Governo potrà vietare il noleggio all'estero quando ciò sia richiesto dall'interesse dello Stato.

(Approvato).

## CAPO II.

Premi pei trasporti di carbone  
e premi di navigazione.

## Art. 8.

È accordato per un decennio, dal giorno in cui andrà in vigore la presente legge, il premio di una lira per ogni tonnellata di peso di carbone trasportato, alle navi nazionali a vela ed a vapore, le quali trasportino carichi di carbone ai porti italiani da punti posti al di là dello stretto di Gibilterra, purchè il carico non sia inferiore a tre quinti della portata della nave stessa.

(Approvato).

## Art. 9.

Il regolamento per l'esecuzione della presente legge determinerà il modo col quale sarà accertato il peso del carbone effettivamente consegnato nei porti italiani.

(Approvato).

## Art. 10.

È accordato per un decennio, dal giorno in cui andrà in vigore la presente legge, un premio di navigazione di lire 0,65 per ogni tonnellata di stazza netta e per ogni 1000 miglia di percorso alle navi nazionali a vela e a vapore, che, partendo da un porto posto nei mari di tutto il Mediterraneo (compresi il Mar di Marmara, il Mar Nero, il Mar d'Azoff e la navigazione del Danubio), oltrepassino il canale di Suez o lo stretto di Gibilterra, dirette a porti non europei; come pure alle navi nazionali a vela e a vapore, che ritorneranno in Italia attraversando il canale di Suez o lo stretto di Gibilterra, non provenienti da porti europei.

Egual premio sarà dato alle navi italiane, che navighino fra diversi continenti e fra isole appartenenti ad un continente e isole appartenenti ad un altro continente, escluse le navigazioni nei mari di tutto il Mediterraneo (compresi il Mar di Marmara, il Mar Nero, il Mar d'Azoff e la navigazione del Danubio).

Per gli effetti delle disposizioni contenute nel presente articolo, le due Americhe sono considerate come due distinti continenti.

(Approvato).

#### Art. 11.

Delle concessioni, di cui agli articoli 8 e 10, godranno durante il decennio:

a) le navi iscritte alle matricole di uno fra i compartimenti marittimi del Regno d'Italia al tempo della promulgazione della presente legge;

b) le navi, che saranno iscritte alle matricole di cui sopra, entro un anno dalla promulgazione della presente legge;

c) le navi che saranno costruite in Italia ed iscritte alle matricole di cui sopra.

Per godere durante il decennio dei premi stabiliti nel precedente articolo 10, le navi, le quali si trovino nelle condizioni previste dalle lettere a) e b) del presente articolo, dovranno non avere oltrepassata l'età di 15 anni se sono navi a vela; o l'età di anni 10 se sono navi a vapore.

(Approvato).

#### Art. 12.

Sono esclusi dai premi, di cui nel presente capo, i bastimenti da diporto e le navi addette alle linee di navigazione sovvenzionate dallo Stato.

Sono del pari escluse dai premi suddetti le navi, le quali non siano iscritte in prima classe del registro italiano, o di quegli altri registri nazionali, che, con decreto reale, sentiti il Consiglio superiore di marina e il Consiglio di Stato, saranno pareggiati al registro italiano, per gli effetti delle disposizioni contenute nel presente capo.

(Approvato).

#### Art. 13.

Il premio di navigazione, di cui nell'art. 10, sarà dovuto dall'ultimo porto nel quale si fanno operazioni di commercio fino al porto di arrivo.

Agli effetti delle disposizioni contenute nel presente articolo, non è considerato operazione di commercio il completamento del carico lungo il viaggio, purchè non abbia luogo sbarco di merci.

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

Il regolamento per l'esecuzione della presente legge, determinerà i modi di applicazione delle disposizioni contenute nel presente capo e l'epoca del pagamento dei premi. Definirà inoltre, esattamente, la navigazione fra diversi continenti e le isole rispettive, premiata colla seconda parte dell'art. 10.

(Approvato).

#### Art. 14.

I piroscafi, a cui si concede il premio di navigazione, non possono essere venduti all'estero senza autorizzazione del Governo.

Il Governo potrà vietare il noleggio all'estero, quando ciò sia richiesto dall'interesse dello Stato.

(Approvato).

### CAPO III.

#### Navigazione di cabotaggio.

#### Art. 15.

L'esercizio del cabotaggio lungo le coste italiane è riservato alla bandiera nazionale.

Si potranno dal Governo del Re, per soli cinque anni dalla promulgazione della presente legge, ammettere all'esercizio del cabotaggio, lungo le coste italiane, navi di paesi esteri, a condizione di perfetta reciprocità.

PRESIDENTE. Il Senatore Consiglio si è iscritto per parlare su questo articolo; ha quindi la parola.

Senatore CONSIGLIO. Rinuncio alla parola.

Senatore ROSSI A. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ROSSI A. L'articolo 15 ha la sua importanza, inquantochè indirettamente va a connettersi colla scadenza del trattato di commercio colla Francia, che, come sapete, può essere denunziato alla stessa scadenza di quello coll'Austria-Ungheria, che scade a fine 1887.

La scadenza dell'ultima proroga sulla convenzione marittima del 1862 è a più breve tempo, parmi che sia alla fine del mese.

La convenzione marittima dal 1862 ha avuto così poche varianti nel suo corso che si può dire che vige da 23 anni.

Quando fu fatta, quella convenzione ebbe la apparenza ed anche la sostanza di tutta quella deferenza politica che noi in allora dovevamo alla Francia. Fu un vero compromesso politico, tanto era unilaterale.

Oggi la nostra situazione politica si è di tanto rialzata, di quanto si è, lo abbiamo visto in questa discussione, abbassata la marina mercantile nazionale.

Io ho ringraziato gli egregi commissari della minoranza dell'Ufficio Centrale di non aver apposto la sospensiva sopra questo articolo, e ne dirò ora le ragioni.

Nel commento che l'on. Boselli, colla sua Relazione, fece all'articolo 15 ed alla convenzione marittima, oltre alla voluta reciprocità del cabotaggio che è compenetrata in quest'articolo, chiedeva altre condizioni ancora. La controversia poteva farsi un po' delicata; poteva darsi che gli oppositori, mossi da lodevole intento, si facessero a chiedere al Senato di intervenire con delle spiegazioni per togliere ogni equivoco tra il testo della legge e la ventura convenzione, se si farà, col commento dell'onorevole Relatore della inchiesta della marina mercantile. Certamente questo articolo farà sparire degli equivoci, ma se fosse occorsa la sospensiva, questa avrebbe potuto complicare anche l'azione diplomatica.

Ora, le convenzioni marittime si fanno, ordinariamente, parallele ai trattati di commercio; ed io non posso tacere che nella via in cui si è oggimai messa la Francia è ben difficile sperare la reciprocità di cabotaggio sulle sue coste. Si vede chiaramente che l'Italia avrà a fare con un'Assemblea legislativa protezionista.

La Francia non vede l'ora che scadano i trat-

tati di commercio per potersi liberare da quel famoso articolo 11 del trattato di Francoforte, che vige colla Germania, e che mette questa potenza in una posizione privilegiata, quella, cioè, di venire trattata dalla Francia come la nazione più favorita, e di profittare quindi di tutti i più bassi limiti di tariffe dei trattati di commercio che fa la Francia colle altre nazioni; mentre la Germania conserva la mobilità della sua tariffa doganale, che è affatto autonoma; anzi è stata la prima a darne l'esempio all'Europa continentale; essa non si preoccupa che delle convenienze sue e può alzare o ribassare i suoi dazi a piacimento. Quell'articolo 11 del trattato di Francoforte, che fu imposto alla Francia dopo le sue sfortune, fu chiamato all'Assemblea legislativa un articolo *infernale*.

La Francia dunque numera i giorni che la separano dal 1892, in cui le scadrà l'ultimo trattato di commercio con altre nazioni.

Ora, che vediamo noi nelle attitudini della nostra vicina? Dopo l'incarimento dei dazi sui bestiami e sui cereali noi vediamo che pendono nuovamente davanti all'Assemblea legislativa di Parigi tre proposte di legge per iniziativa parlamentare, che sono apertamente protezioniste. La prima proposta apporta delle modificazioni in aumento sulla tariffa generale delle dogane relativamente ai cereali. Veda bene, onor. Grimaldi, come noi siamo fuori di strada colla nostra Commissione d'inchiesta. La proposta francese pone il frumento a 5 lire, le farine a 9 lire, il mais e il riso a 3 lire e così via. E, quando tali prodotti vengono dagli *entrepôts*, il dazio del frumento va a lire 8 60; le farine a lire 12 60; mais e riso a lire 6 60. I francesi l'hanno saputa e sanno ben farla la loro tariffa generale di dogana, e noi facciamo delle opere scientifiche.

Ed ora rincarano ancora, e quella proposta è firmata da 21 deputati.

La seconda proposta domanda un aumento dei dazi sui cereali e sui bestiami.

Non leggo le tariffe per non tediare il Senato, ma il dazio che è ora di 3 lire sul frumento sarebbe portato a 5.

La terza proposta finalmente torna ancora sulla tariffa doganale generale col frumento a 6 franchi, le farine a 9, il mais a 5 e via dicendo, e la rincarà del 50 per cento per tutte le provenienze extra-europee.

Vede dunque il Senato, vede il mio amico, onorevole Grimaldi, che la Francia segue tutt'altra politica doganale che la nostra, e per quanto piaccia o non piaccia alla nostra Commissione d'inchiesta doganale, se si faranno altri trattati, non sarà alla sua Relazione che potremo ispirarci. E già un telegramma di ieri da Parigi ci annunzia che il Governo non si oppone a che quelle tre proposte d'iniziativa parlamentare sieno prese in considerazione.

La seconda proposta, quella dell'aumento dei dazi sui cereali e sui bestiami, è firmata da 90 deputati, i quali non fanno nè più nè meno che corrispondere agli impegni che hanno assunto davanti ai loro elettori, e non è improbabile che simili tariffe saranno dall'Assemblea legislativa accettate.

È in questa circostanza che noi dovremmo chiedere un nuovo patto navale in luogo della convenzione marittima del 1862, che non ci può più convenire.

Io non voglio tediare il Senato col trattenerlo del cabotaggio, e così rispondere all'onorevole Senatore Marescotti, perchè l'ora è tarda, e la nostra discussione ha già preso molto tempo. Mi lascio quindi bastare il sommesso avvertimento che mi permisi di dare al Governo, tenendomi sicuro che gl'interessi del paese verranno dai negozianti efficacemente tutelati, quando s'imprenderanno le trattative che si dicono imminenti. Questo però apertamente affermando che la scaduta convenzione marittima è stata essa pure una delle cause che condussero la marina nazionale nello stato in cui ora si trova, e dal quale speriamo che si rilevi oramai.

PRESIDENTE. Se niun altro chiede di parlare. pongo ai voti l'articolo 15.

Chi intende di approvarlo voglia sorgere! (Approvato).

#### CAPO IV.

##### Diritti marittimi e imposte.

##### A. - Tassa di ancoraggio.

#### Art. 16.

I bastimenti a vapore e a vela nazionali e gli esteri equiparati, in virtù di trattati, ai na-

zionali i quali approdino, provenienti dall'estero, ad un porto, a una rada o spiaggia dello Stato per operazioni di commercio, pagheranno per tasse di ancoraggio:

a) lire 1 per ogni tonnellata di stazza i piroscafi;

b) lire 0 80 per ogni tonnellata di stazza i velieri, che superano la portata di 100 tonnellate;

c) lire 0 50 per ogni tonnellata di stazza i velieri di portata di 100 tonnellate e meno.

(Approvato).

#### Art. 17.

Le navi a vela nazionali e le estere equiparate in virtù di trattati, alle nazionali, addette esclusivamente alle navigazioni del mare Mediterraneo, limitato agli stretti di Gibilterra e dei Dardanelli ed al canale di Suez, pagheranno per tassa di ancoraggio lire 0 60 per ogni tonnellata di stazza, salvo il disposto della lettera c dell'articolo precedente.

Queste navi però potranno andare esenti dalla suddetta tassa, mediante pagamento di lire 0 80 per tonnellata di stazza e per ogni periodo di dodici mesi, qualunque sia per essere il numero degli approdi, che effettuassero durante tale periodo di tempo.

(Approvato).

#### Art. 18.

Le navi a vela nazionali e le estere equiparate, in virtù di trattati, alle nazionali, le quali abbiano pagato in un porto nazionale la tassa accennata ai precedenti articoli 16 e 17 possono fare, per il periodo di quattro mesi dalla data dell'approdo, operazioni di commercio lungo il litorale dello Stato, senza ulteriore pagamento di tassa, e purchè non tocchino, nell'intervallo, alcun porto estero, eccettuato il caso di forza maggiore.

(Approvato).

#### Art. 19.

I piroscafi nazionali e gli esteri, equiparati in virtù di trattati ai nazionali, i quali navi-

ghino esclusivamente tra i porti, le rade e spiagge dello Stato per operazioni di commercio, non toccando alcun porto estero, salvo che in rilascio forzato e senza farvi alcuna operazione di commercio, pagheranno per tassa d'ancoraggio lire 0 50 per ogni tonnellata di stazza.

(Approvato).

Art. 20.

Le navi nazionali a vela e le estere pure a vela, equiparate, in virtù di trattati alle nazionali, le quali navighino esclusivamente fra i porti, le rade e spiagge dello Stato saranno esenti dalla tassa d'ancoraggio, mediante il pagamento di lire 0 70 per ogni tonnellata di stazza e per ogni periodo di dodici mesi, se hanno una portata superiore alle 100 tonnellate; di lire 0 40 se hanno una portata dalle 100 tonnellate inclusive alle 51 tonnellate inclusive; e di lire 0 20 se hanno una portata inferiore; e ciò avrà luogo, qualunque sia il numero degli approdi, che effettuassero durante tale periodo di tempo per operazioni di commercio.

(Approvato),

Art. 21.

I piroscafi nazionali e gli esteri equiparati, in virtù di trattati, ai nazionali, i quali esercitino le navigazioni indicate nei precedenti articoli 16 e 19 pagheranno la tassa, ad essi imposta rispettivamente dagli articoli stessi, una sola volta ogni 30 giorni, qualunque sia il numero degli approdi effettuati in tale spazio di tempo, cominciando dal giorno del loro primo approdo ad un porto dello Stato.

I suddetti piroscafi potranno andar esenti dalla tassa, mediante il pagamento, per ogni periodo di dodici mesi, del quadruplo della tassa stessa, qualunque sia il numero degli approdi, che effettuassero durante tale periodo di tempo.

(Approvato).

Art. 22.

Le navi, sia a vela sia a vapore, che sbarchino o imbarchino un numero di tonnellate di

merci non eccedente il decimo delle tonnellate di stazza, pagheranno un quarto soltanto della tassa di ancoraggio.

Quelle che sbarchino o imbarchino un numero di tonnellate di merci non eccedente il quinto delle tonnellate di stazza, pagheranno la metà soltanto della tassa di ancoraggio.

Quando la nave imbarchi o sbarchi soltanto passeggeri e non merci, avrà facoltà di pagare, invece della tassa di ancoraggio, lire 10 per passeggero.

Le navi a vapore e a vela che, dopo aver pagato in un porto dello Stato le tasse indicate in quest'articolo, approdassero in altri porti dello Stato e imbarcassero o sbarcassero nuovamente merci o passeggeri, pagheranno, sotto deduzione delle somme già pagate nel primo porto d'approdo, la tassa di ancoraggio in ragione del loro tonnello di stazza.

(Approvato).

Art. 23.

I piroscafi con coperta, addetti esclusivamente al servizio di rimorchio nei porti, nelle rade e spiagge dello Stato, pagheranno una sola tassa d'ancoraggio, per ogni periodo di dodici mesi, di lire 2 50 per tonnellata di stazza.

Tale tassa non potrà però mai essere, nel suo complesso, inferiore a lire 30.

(Approvato).

Art. 24.

Sono esenti dal pagamento della tassa d'ancoraggio:

a) i bastimenti da guerra di tutte le nazioni;  
b) i bastimenti da diporto di qualunque bandiera, riconosciuti tali dai rispettivi Governi, purchè tali bastimenti non facciano operazione alcuna di commercio, nè sbarchino definitivamente passeggeri o ne imbarchino, esercitando, in qualsiasi modo, la industria dei trasporti marittimi;

c) i battelli che esercitano la pesca lungo il litorale dello Stato ed i battelli addetti al trasporto di passeggeri e merci nei porti, nelle rade e spiagge dello Stato, i quali esercitano

questo traffico nei limiti stabiliti dal Codice sulla marina mercantile;

d) i bastimenti in rilascio forzato o volontario, quando non facciano alcuna operazione di commercio e non si trattengano nei porti, nelle rade o spiagge dello Stato più di 15 giorni, eccetto i casi di forza maggiore riconosciuti ed accertati dalla autorità marittima;

e) i bastimenti che, appena varati dai cantieri dello Stato, entreranno in un porto o in una rada per compiersi i lavori necessari alla navigazione.

(Approvato).

Art. 25.

La tassa d'ancoraggio sarà pagata prima della partenza del bastimento.

I bastimenti indicati negli articoli 20 e 23 e nel secondo capoverso degli articoli 17 e 21 della presente legge pagheranno la detta tassa al principio di ogni periodo di dodici mesi.

I piroscafi indicati nel primo capoverso dell'articolo 21 pagheranno la tassa nel porto di primo approdo.

(Approvato).

Art. 26.

La tassa d'ancoraggio è pagabile sul tonnellaggio netto di registro dei bastimenti così a vela, come a vapore.

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

(Approvato).

Art. 27.

Le navi estere non ammesse, in virtù di trattati, ad un trattamento eguale a quello stabilito per le nazionali, saranno assoggettate al pagamento del doppio della tassa fissata dagli articoli 16 e 17 della presente legge.

Nel resto saranno seguite le regole in vigore per le navi nazionali, fatta però eccezione per quanto è disposto dagli articoli 17, 20 e 21, secondo comma, e 23 rispetto alla facoltà di abbonamento alla tassa di ancoraggio; facoltà

che non è consentita alle navi, di cui tratta il presente articolo.

(Approvato).

Art. 28.

Per l'applicazione della tassa di ancoraggio non sono considerate operazioni di commercio il mandare imbarcazioni a terra, il consegnare o ricevere lettere ed anche semplici campioni ed 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 indicata sulla patente.

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

Sono passeggeri tutte le persone che non appartengono all'equipaggio descritto sul ruolo.

(Approvato).

B. - *Diritti marittimi e tasse di bollo.*

Art. 29.

Per la spedizione della patente di sanità ai bastimenti nazionali ed esteri diretti all'estero si pagheranno:

lire 1, dai bastimenti di portata non superiore alle 100 tonnellate;

lire 3, da quelli di portata superiore alle 100 tonnellate.

(Approvato).

Art. 30.

Si pagheranno una volta tanto, per ogni licenza a tempo indeterminato, data dagli uffici di porto, a tenore dell'articolo 187 del codice per la marina mercantile:

a) alle piccole barche adoperate al trasporto di persone o ad altri usi nei porti, nelle rade e spiagge dello Stato, lire 2;

b) ai battelli addetti al traffico od alla pesca, menzionati all'alinea c dell'articolo 24 di questa legge, anche quando essi esercitino

all'estero la pesca del corallo o del pesce, conformemente al disposto dell'art. 39 del codice per la marina mercantile, se sono di portata sino a dieci tonnellate inclusive, lire 2, se sono di maggiore portata lire 5.

Si pagheranno per ogni licenza annuale, data dagli uffici di porto, a tenore dell'articolo 187 del codice per la marina mercantile;

c) alle barchette, ai gozzi addetti allo sbarco dai piroscafi dei passeggeri e dei loro bagagli, alle barche con molinello per salpare ancore, ai gozzi da carico e da rimorchio, alle barche zavorriere ed ai ponti da calafato, lire 5;

d) ai navicelli ed alle barche da diporto, alle barche cisterne, alle chiatte, ai barconi e navicelli per il trasporto di merci, di portata non maggiore di 25 tonnellate, lire 10;

e) alle piatte, ai barconi e navicelli per trasporto di merci di portata maggiore di 25 tonnellate ed inferiori alle 51 tonnellate, ed ai pontoni da carenaggio, lire 20;

f) alle piatte, ai barconi e navicelli per trasporto di merci, di portata superiore alle 50 tonnellate, ai pontoni addetti al trasporto di merci e di materiali ed alle barche a vapore senza coperta lire 30.

g) ai pontoni con macchina a vapore lire 40.

I diritti per la licenza a tempo indeterminato saranno pagati all'epoca del rilascio della licenza stessa, la quale sarà annualmente vistata e rinnovata gratuitamente dalla autorità marittima.

Tutti gli altri diritti summentovati dovranno essere pagati nel primo trimestre di ogni anno, o nel mese in cui il galleggiante sarà per la prima volta messo in esercizio.

(Approvato).

#### Art. 31.

Il libretto di matricolazione della gente di mare di prima categoria sarà rilasciato gratuitamente.

(Approvato).

#### Art. 32.

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

a) lire 30 dagli aspiranti al grado di ca-

pitano superiore, di capitano di lungo corso, d'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 seconda classe e di macchinista in prima;

c) lire 10 dagli aspiranti al grado di macchinista in seconda, di scrivano ed all'ufficio di perito stazzatore;

d) lire 5 dagli aspiranti al grado di padrone e di sotto-scrivano.

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

(Approvato).

#### Art. 33.

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, di ingegnere navale e di costruttore navale di prima classe;

b) lire 40 per le patenti di capitano di grande cabotaggio, macchinista in prima, di costruttore navale di seconda classe;

c) lire 20 per le patenti di macchinista in seconda 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. 34.

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

(Approvato).

## Art. 35.

Per ogni giornata di soggiorno nei lazzaretti si pagheranno:

Dai passeggeri di 1 <sup>a</sup> classe	Lire	3	—
Id.	2 <sup>a</sup>	»	» 2 —
Id.	3 <sup>a</sup>	»	» 0 80

Per ogni cane, animale ovino, suino ed altri consimili animali, lire 2; per ogni cavallo, animale bovino ed altri consimili animali, lire 5.

Per le merci sottoposte a contumacia, sbarcate e disinfettate nei lazzaretti, si pagheranno:

per gli stracci, cavi vecchi, avanzi di sostanze animali, corna, per ogni cento chilogrammi, lire 0 50;

per le cuoia di qualunque specie, per ogni cento, lire 1;

per le pelli di montone, capra, vitellini, per ogni cento, lire 0 50;

per le lane, lini, canape, cotone, carta, per ogni cento chilogrammi, lire 0 50;

per la seta greggia e pei tessuti di qualunque specie, per ogni cento chilogrammi, lire 5;

per le visite mediche ai bastimenti, ciascuna lire 3 a 5, secondo i luoghi, a giudizio dell'autorità marittima;

per ogni guardiano imbarcato sui bastimenti in quarantena, e per ogni giorno, anche incominciato, di quarantena, lire 3.

(Approvato).

## Art. 36.

Sono esenti dal pagamento dei diritti stabiliti dall'articolo precedente:

a) i passeggeri di età inferiore ai 7 anni;

b) gli indigenti imbarcati a spese del proprio Governo, muniti di regolare attestato che lo comprovi;

c) gli impiegati civili e militari dello Stato, gli impiegati comunali e gli uomini appartenenti alla bassa forza dell'esercito e dei servizi di pubblica sicurezza, che viaggino per ragioni di servizio, provveduti di analogo certificato.

(Approvato).

## Art. 37.

Il visto sul ruolo di equipaggio, o sulla licenza dei bastimenti nazionali ed esteri tiene luogo, per gli effetti sanitari, del permesso di cabotaggio, che viene abolito.

(Approvato).

## Art. 38.

Le carte di bordo ai bastimenti nazionali, cioè atto di nazionalità, ruolo di equipaggio, relativi intercalari e fogli aggiunti e passavanti provvisorio, saranno dagli uffizî di porto nello Stato e dai regi uffiziali consolari all'estero, rilasciati gratuitamente.

(Approvato).

## Art. 39.

I documenti indicati nei precedenti articoli 29, 30, 37 e 38 saranno esenti dalla tassa di bollo.

(Approvato).

## Art. 40.

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, ponti e sulle banchine dei porti, delle darsene e spiagge, saranno regolati, secondo i luoghi, per decreto reale, sentito per le materie relative ad interessi commerciali il parere del Consiglio della Industria e del Commercio.

La retribuzione per la stazzatura non potrà mai eccedere, per le navi fino alle 500 tonnellate, la misura fissata dall'articolo 300 del regolamento 20 novembre 1879 per l'esecuzione del Codice della marina mercantile. Per le navi di portata superiore alle 500 tonnellate la retribuzione per la stazzatura non potrà mai eccedere la metà della misura stabilita dall'articolo 300 del suddetto regolamento.

(Approvato).

## Art. 41.

Sono abrogati gli articoli 2, 3, 4, 5 e 6 della legge 11 agosto 1870, n. 5784, allegato *H*, sulle tasse di sanità marittima; la legge della stessa data, allegato *I*, sui diritti marittimi; il decreto luogotenenziale 28 luglio 1866, n. 3129, che stabilisce la tariffa dei diritti da pagarsi nei lazzaretti dello Stato, ed ogni altra disposizione contraria alle disposizioni del capo IV della presente legge.

(Approvato).

C. - *Diritti consolari.*

## Art. 42.

La tariffa consolare, approvata colla legge 16 giugno 1871, n. 260 (serie 2<sup>a</sup>) allegato *E*, viene modificata come segue:

a) i diritti indicati nei paragrafi 41, 42, 43 e 47 sono ridotti alla metà; è soppressa però la distinzione stabilita nel paragrafo 43 tra consolati ed agenzie consolari, le quali rimangono equiparate ai primi per la riscossione dei diritti di tonneggaggio;

b) sono soppressi i paragrafi 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 60, 61, 62 e 63.

PRESIDENTE. Per parlare su questo art. 42 è iscritto l'onorevole Senatore Tornielli.

Ha facoltà di parlare dunque il Senatore Tornielli.

Senatore TORNIELLI. Non tema il Senato che io voglia fare un lungo discorso sopra questa parte della legge; ma quando in un progetto si condensano tante e così svariate cose, come si è fatto nel presente disegno di legge, avviene che alcune di queste cose, perchè di poca entità, sfuggano all'attenzione di coloro che parlano di quelle che hanno una importanza maggiore.

Senz'altro preambolo parlerò dunque dell'articolo 42, che viene a portare delle profonde modificazioni alla tariffa consolare.

La genesi di questa parte della legge, è stata narrata dal Ministro della Marina nel suo efficace discorso di ieri l'altro. Egli ha detto che

da una delle Commissioni che studiarono le modificazioni delle tasse consolari era stata proposta la soppressione completa dei diritti che si applicano agli atti relativi alla navigazione, e soggiunse che il Ministero degli Esteri si oppose a questa soppressione completa. Probabilmente, la ragione di quest'opposizione sarà stata che i servizi non erano apparecchiati all'applicazione di un provvedimento così radicale.

Si procedette allora per transazioni e ne vennero fuori queste disposizioni, le quali sono identiche a quelle che figuravano in altro disegno di legge presentato alla Camera elettiva il 15 novembre 1880, e di cui non so più quel che sia avvenuto.

Nell'art. 42 vi sono tre cose: cioè si indicano i diritti completamente aboliti, e quelli ridotti alla metà; poi, non parlandosi di taluni paragrafi della tariffa consolare del 1871, ne risulta chiaramente che questi ultimi rimangono in vigore.

Fra i diritti aboliti sono in gran parte diritti fissi di poca importanza, tasse di cancelleria ed altre simili, tutte di poco conto. Tuttavia sopra due articoli della tariffa consolare che sarebbero soppressi, trovo opportuno di fare qualche speciale osservazione.

Sull'articolo 61, per esempio, che riguarda una tassa da 3 a 20 lire, che si paga per la compilazione del manifesto di entrata o di uscita, quando viene richiesto ai Consolati, debbo osservare che io non mi oppongo a che si sopprima questo diritto; ma domando perchè sopprimendosi questo diritto non si tolga contemporaneamente anche la tassa che si paga per i certificati di origine e quelli di sanità dei passeggeri e delle merci che talvolta si domandano ai Consolati? I paesi che hanno fatto recentemente l'esperienza dell'applicazione dei diritti doganali differenziali, hanno dovuto praticamente ammettere che i certificati di provenienza valgono i certificati di origine. Ora, il manifesto, quando è richiesto ai Consolati, in generale non è che un certificato di provenienza.

Non mi pare di vedere la ragione per la quale sono stati soppressi i diritti per i manifesti e non quelli per i certificati di origine e per i certificati di sanità. Forse la spiegazione sta in ciò che i certificati di sanità e quelli di origine non si trovano nel titolo della tariffa consolare che riguarda gli atti relativi

alla navigazione. Quei certificati si trovano invece fra gli atti amministrativi ai quali non si è pensato. Ma ciò non distrugge l'analogia che vorrebbe si sopprimesse le tasse per questi certificati se si sopprime il diritto percepito per i manifesti.

Ma vi è qualche cosa di più in questi paragrafi soppressi. Si è discusso tanti giorni nella speranza di portar fuori di qui una legge che favorisca l'incremento della navigazione italiana. Ora con questa legge vorremmo sopprimere il paragrafo 57 della tariffa Consolare che stabilisce una tassa piccola se vuoi, ma sempre una tassa da pagarsi dai capitani per avere il permesso di prendere il comando di bastimenti esteri e dai marinai per arruolarsi sui bastimenti medesimi.

Il favorire il passaggio di capitani e marinai al servizio di altre bandiere, mi pare non sia un atto tale da favorire la navigazione nazionale.

Veniamo alle tasse ridotte.

Le tasse ridotte alla metà sono quelle contemplate nei paragrafi 41, 42 e 43 della tariffa consolare. Queste sono, a mio avviso, le vere tasse marittime. Di fatti si pagano in ragione del tonnellaggio delle navi, sono anzi proporzionali al tonnellaggio medesimo.

Queste tasse hanno sempre dato luogo a lagnanze per parte della marina mercantile. Ma io pregherei l'onor. Ministro della Marina di ritenere che la marina mercantile si è lagnata e si lagna non tanto dell'entità delle tasse quanto di due altre cose che con questa legge nè si sopprimono, nè si modificano. Prima di tutto si lagnano i capitani marittimi della duplicazione della tassa, vale a dire che quando nello stesso viaggio le navi approdano a diversi porti, ossia fanno scalo, in tutti i luoghi dove risiede un agente consolare italiano di qualsiasi grado bisogna perdere tempo, bisogna andare a fare una quantità di pratiche per pagare poche lire. Dopo questa legge se ne dovranno pagare anche meno, ma il tempo che i naviganti perderanno sarà sempre il medesimo. E la duplicazione delle tasse non che le perdite di tempo che si cumolano, continueranno a deplorarsi anche se sarà approvato il disgravio dell'art. 42. Ciò diventerà ancor più gravosa per le grosse navi che non fanno quasi mai carichi per una sola destinazione, bensì per vari scali compresi in un solo viaggio.

Vengo ora ai diritti consolari per gli atti relativi alla navigazione, che saranno, anche dopo la approvazione di questa legge, conservati. Fra questi ne trovo due che veramente non so come non siano stati compresi nella riduzione della metà.

Nel paragrafo 44 si contemplan le spedizioni dei bastimenti a vela e a vapore addetti al commercio di cabotaggio sulle coste estere.

Questi bastimenti pagavano fino ad ora per le spedizioni in ragione del quarto degli altri bastimenti; ora essi dovranno pagare in ragione della metà, perchè per loro non è introdotto nessun disgravio.

Parimenti i battelli da pesca, dei quali parla il paragrafo 45, pagano un diritto fisso, più, se hanno un certo tonnellaggio, pagano un diritto proporzionale. Anche per questi non è introdotta variazione, poichè il paragrafo 45 della tariffa consolare non soffre nè riduzione nè modificazione di sorta.

Non è mio proposito di presentare qui degli emendamenti, ma ho voluto dire queste cose, poichè mi pare chiaro che questa parte della legge dovrà essere riveduta e riveduta forse entro breve termine.

Nel progetto che era davanti la Camera dei Deputati nel 1880, si trovava difatti, già quasi il pentimento del poco studio fatto in questa parte della legge. In quel progetto si leggeva in un articolo, ora non riprodotto, che per maggior chiarezza ed uniformità di applicazione si sarebbero, nella ristampa della tariffa consolare, introdotte altre modificazioni ecc. ecc. Ora di questa facoltà che allora si voleva fare al Governo, più non si parla; ma a me sembra evidente che si dovrà in altro modo provvedere, e si sarà forse condotti a provvedere presto, se si vorrà tener conto delle conseguenze che questa legge avrà per l'ordinamento nostro consolare.

Appunto nel 1880, quando il progetto di legge, del quale ho più volte parlato, stava davanti alla Camera dei Deputati, io ho stimato opportuno presentare davanti al Senato, in occasione della discussione del bilancio degli Affari Esteri, alcune raccomandazioni al Ministro di allora.

Si sapeva già, anche prima dell'Inchiesta parlamentare sulla Marina mercantile, che la gente di mare è molto più soddisfatta del ser-

vizio dei Consolati, retti da personale di prima categoria, che non in generale di quello dei Consolati di seconda categoria.

Il personale di prima categoria, come tutti sanno, è formato degli agenti inviati dal Governo, impiegati governativi che godono assegno e stipendio. Gli agenti di seconda categoria, nel linguaggio tecnico nostro, sono quelli che in altri paesi si dicono consoli *commercianti*, quelli che fanno il commercio.

Ora, mentre, come ho detto, l'Inchiesta sulla Marina mercantile ha confermato le preferenze del ceto marinaresco per gli agenti di prima categoria, io credo che, se si facesse un'inchiesta per gl'interessi particolarmente impegnati nelle nostre esportazioni, si udirebbero delle voci dissenzienti, poichè molti affermano che l'impiegato consolare è poco adatto a creare ciò che i negozianti chiamano l'ambiente di esportazione.

Ad ogni modo è certo che, se si volesse oggi come oggi provvedere alla sostituzione di impiegati di prima categoria in tutti i nostri consolati di seconda categoria situati in luoghi di mare, il bilancio degli Affari Esteri dovrebbe essere di molto aumentato.

Moltissimi sono ancora i Consolati di seconda categoria. In Ispagna abbiamo Cadice - cito qualche esempio - in Francia abbiamo Bordeaux e Dunkerque, in Inghilterra Londra e Glasgow ed in tutti i porti del Nord, meno Amburgo e Pietroburgo, abbiamo uffici retti da personale di seconda categoria. Fuori d'Europa poi questi sono ancora più numerosi. Abbiamo Aden in prima linea.

Agli uffici consolari di seconda categoria, si è dato fin qui il 90 per cento delle tasse, quota che rappresentava una parte delle spese d'ufficio. Ora, che si sopprime la metà di queste tasse, il provento consolare diventa così poca cosa, che non rappresenta più che una minima parte del corrispettivo di tali spese. Ora dunque sarà necessaria quella riforma che io aveva raccomandato fin dal 1880, per effetto della quale si dovranno ai Consolati di prima categoria nei luoghi lontani dal mare sostituire uffici di seconda categoria, ed impiegare il personale, gli stipendi e gli assegni degli uffici soppressi di prima categoria per sostituire nei porti di mare Consolati di prima categoria a quelli di seconda ora esistenti.

Tutto questo resta nel campo delle speranze, perchè noi non conosciamo nè punto nè poco quali siano le intenzioni del Governo. Se il Ministro degli Affari Esteri, quando ha veduto l'inconveniente che nasceva dalla progettata riduzione delle tasse consolari, si fosse affrettato di presentare insieme un altro progetto di legge per la riforma del nostro servizio consolare, io sarei molto più tranquillo. Ma mi affido che il Ministro degli Affari Esteri, al quale qui nessuno può rimproverare personalmente di non aver anticipatamente provveduto, vorrà tener conto delle cose che io ho sommariamente esposte.

Quindi io, riassumendomi, gli raccomando: 1° che si proceda ad una pronta revisione dell'ordinamento consolare; 2° che in occasione della revisione dell'ordinamento dei Consolati, sia esaminata di nuovo e rimaneggiata la tariffa consolare, tenendo conto delle cose che ho avuto l'onore di brevemente indicare.

DI ROBILANT, *Ministro degli Affari Esteri*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DI ROBILANT, *Ministro degli Affari Esteri*. L'onorevole Senatore Tornielli, con quella competenza che tutti, ed io per il primo, gli riconosciamo, ha svolto alcune considerazioni sulle modificazioni portate dall'articolo 42 alla vigente tariffa consolare, accennando anche a quelle che forse ne verranno di conseguenza.

Sono lieto di dire al Senato che nel loro complesso trovo giusti gli apprezzamenti svolti dal Senatore Tornielli. La mia attenzione è stata richiamata sopra quell'articolo e sugli altri seguenti, fin dal primo momento nel quale ho assunto il Ministero degli Affari Esteri, e parecchie modificazioni avrei creduto utile introdurre. Senonchè mi è parso che non fosse il caso di proporre emendamenti a questa legge, sommamente necessaria e sommamente desiderata, e ritardarne così l'applicazione, per ragioni secondarie, e per provvedere a bisogni ai quali si potrà in altro modo soddisfare.

Posso aggiungere che il Ministero degli Affari Esteri si occupa, e seriamente, del riordinamento del corpo consolare, e nel tempo stesso di un rimaneggiamento delle tariffe. In questo lavoro sarà tenuto il debito conto delle giuste osservazioni del Senatore Tornielli.

Spero che l'onorevole Tornielli sia soddisfatto di queste spiegazioni.

Senatore TORNIELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore TORNELLI. Ringrazio l'onorevole Ministro della cortesia con la quale ha voluto accettare le mie raccomandazioni. Appunto perchè sono persuaso che quando l'onorevole Ministro degli Affari Esteri prende in considerazione una cosa, sa condurla a buon termine, io mi astengo perfino dal presentare al Senato un ordine del giorno nel senso delle mie considerazioni. Dichiaro dunque che mi accontento perfettamente delle dichiarazioni che il signor Ministro ha fatte e che il Senato ha udite.

PRESIDENTE. Pongo adunque ai voti l'art. 42 testè letto.

Chi lo approva, è pregato di alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 43.

I certificati di nazionalità e di protezione, di cui ai paragrafi 71 e 73 della suddetta tariffa, sono obbligatori per i cittadini e protetti residenti in paesi, in cui i trattati o gli usi consentono ai consoli, l'esercizio della giurisdizione contenziosa, e dovranno essere rinnovati nel mese di gennaio di ogni anno. L'importo dei diritti pei certificati stessi è fissato in lire due.

(Approvato).

#### Art. 44.

I diritti riscossi negli uffici consolari, ad eccezione di quelli stabiliti nell'appendice della tariffa, sono distribuiti come segue:

All'erario negli uffici retti da ufficiali di 1<sup>a</sup> categoria: Sui diritti riscossi per atti marittimi, il 65 per cento; sui diritti riscossi per altri atti, l'85 per cento; sui diritti di copia, il 10 per cento.

All'erario negli uffici retti da agenti di 2<sup>a</sup> categoria: Su tutti i diritti, il 10 per cento.

Ai consoli di 1<sup>a</sup> categoria: Sui diritti degli atti marittimi, il 25 per cento se sono riscossi nel proprio ufficio, il 15 per cento se sono riscossi negli uffici dipendenti; sui diritti degli altri atti, il 10 per cento se sono riscossi nel

proprio ufficio o nei vice-consolati, ed il 15 per cento se sono riscossi nelle agenzie dipendenti; sui diritti di copia l'85 per cento se sono riscossi nel proprio ufficio, il 10 per cento se nei vice-consolati, ed il 15 per cento se nelle agenzie dipendenti.

Ai vice-consoli di 1<sup>a</sup> categoria, capi d'ufficio dipendenti: Sui diritti degli atti marittimi, il 20 per cento; sui diritti degli altri atti, il 5 per cento; sui diritti di copia, l'80 per cento.

Ai vice-consoli di 1<sup>a</sup> categoria residenti presso i consoli: Sui diritti di atti marittimi riscossi nel consolato cui sono addetti, il 10 per cento; sui diritti degli altri atti e delle copie riscossi nel consolato e su tutti indistintamente i diritti riscossi nelle agenzie dipendenti, il 5 per cento.

Nei consolati a cui siano addetti più d'un vice-console, tali quote spetteranno per intero al vice-console anziano; dove poi non siavi alcun vice-console, le quote medesime passeranno al console.

Ai consoli di 2<sup>a</sup> categoria: Su tutti indistintamente i diritti riscossi nel proprio ufficio, il 90 per cento, e negli uffici dipendenti il 20 per cento.

Agli agenti consolari: Su tutti indistintamente i diritti il 70 per cento.

(Approvato).

#### Art. 45.

Il Governo del Re è autorizzato a pubblicare una nuova tariffa consolare colle modificazioni stabilite nei precedenti articoli 34 e 42.

(Approvato).

#### Art. 46.

È data facoltà al Governo del Re, quando ne sia riconosciuta la necessità, di stabilire, previo il parere del Consiglio di Stato, diritti consolari, e istituire nuove tasse a carico di bastimenti e di individui appartenenti a Stati esteri, i quali abbiano imposto tasse corrispondenti ai bastimenti nazionali ed ai cittadini italiani.

(Approvato).

## Art. 47.

Sono abrogati gli articoli 3 e 4 della legge 16 giugno 1871, n. 260 (serie 2<sup>a</sup>), allegato E.  
(Approvato).

D. - *Tasse di registro e diritti di segreteria.*

## Art. 48.

Durante un quinquennio, dalla promulgazione della presente legge, i contratti di compra e vendita stipulati dopo la promulgazione stessa e quelli per la costruzione di bastimenti a vapore ed a vela, saranno soggetti al solo diritto fisso di una lira per quanto concerne le tasse di registro. Questa disposizione non si estende alle vendite di navi italiane a stranieri ed alle compere di navi straniere per parte d'italiani.

Sono soppressi i diritti di segreteria sugli atti di qualunque genere, relativi ai bastimenti nazionali ed ai loro equipaggi, che si ricevono negli uffici di porto.

È soppressa la tassa di trascrizione degli atti traslativi o dichiarativi di proprietà delle navi nazionali, dei contratti di pegno di esse, di quelli di cambio marittimo e di costruzione, di cui è parola all'art. 29 della tabella annessa alla legge 13 settembre 1874, n. 2086.

(Approvato).

## Art. 49.

Le disposizioni contenute ai numeri 1 e 2 dell'art. 1 del titolo 2° della legge 8 giugno 1874, n. 1947, sono modificate come appresso:

1° Per le assicurazioni marittime a premio fisso e per le mutue, nelle quali il premio sia dichiarato, sarà dovuta la tassa, una volta tanto, dell'uno per cento sull'ammontare del premio cumulato per la durata dell'assicurazione.

2° Per le assicurazioni marittime mutue nelle quali il premio non sia dichiarato, la tassa è stabilita per una volta tanto, in lire una per ogni migliaio di somma assicurata.

(Approvato).

E. - *Canone per la concessione di terreni arenili.*

## Art. 50.

Il canone attualmente in vigore per ottenere la concessione di terreni arenili ad uso di cantieri navali è ridotto a 5 millesimi per metro quadrato.

(Approvato).

F. - *Disposizioni generali.*

## Art. 51.

Alle differenze provenienti da errore di calcolo nella riscossione o da erronea applicazione delle tasse indicate nel capo IV di questa legge è applicata la prescrizione stabilita dall'art. 4 delle disposizioni preliminari alla tariffa doganale, approvata con legge 30 maggio 1878, n. 4390.

(Approvato),

## Art. 52.

Con decreto reale sarà stabilito il giorno in cui le disposizioni contenute nel capo IV della presente legge dovranno entrare in vigore, non mai però più tardi di un mese dalla data della pubblicazione di essa.

(Approvato).

## CAPO V.

**Contributo alla Cassa degli invalidi della marina mercantile per i marinai in servizio dello Stato.**

## Art. 53.

La metà del tempo trascorso in servizio dagli iscritti della leva di mare nel Corpo reali equipaggi, durante il primo periodo della ferma temporanea, ed in occasione della loro chiamata sotto le armi sarà valutato dalle Amministrazioni delle Casse degli invalidi e dal Fondo invalidi di Venezia, come navigazione eseguita con retribuzione alle Casse ed al Fondo sud-

detto, cui lo Stato dovrà corrispondere il montare di tale retribuzione, senza ritenuta sulla paga degli iscritti summentovati.

Sarà stanziata nel bilancio della marina la somma annua di lire 60,000 per soccorrere le Casse ed il Fondo invalidi, più bisognosi.

(Approvato).

PRESIDENTE. Ora si procederà all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto.

Senatore CABELLA. Domando la parola sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CABELLA. È stata oggi distribuita al Senato la Relazione dell'Ufficio Centrale sul progetto presentato dal Ministro della Pubblica Istruzione per l'approvazione delle Convenzioni concluse tra il Ministero della Pubblica Istruzione e i comuni e provincie di Genova, Catania e Messina, per il pareggiamento delle loro Università alle altre di prim'ordine. Pregherei il Senato a voler consentire che questo progetto di legge sia iscritto all'ordine del giorno di domani, immediatamente dopo l'interpellanza dell'onorevole Pierantoni.

Non ho bisogno di dire al Senato quale sia l'importanza di questo progetto di legge per gl'interessi scientifici, morali ed economici che presenta tanto per le provincie e comuni interessati, quanto per la coltura generale del Regno. Spero che il Senato non vorrà ritardare la discussione di questo progetto di legge e concederà che sia posto all'ordine del giorno di domani, dopo l'interpellanza dell'onorevole Pierantoni.

Senatore CREMONA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CREMONA. Se non ho male inteso, si domanda una inversione nell'ordine del giorno.

All'ordine del giorno sarebbe la riforma generale universitaria, intorno alla quale una Relazione è già stata presentata fin dal marzo di quest'anno al Senato; e si domanda di mettere innanzi la proposta di legge pel pareggiamento delle Università di Genova, Catania e Messina, intorno alla quale proposta la Relazione è stata distribuita soltanto questa mattina.

Lascio anche per questa sola considerazione giudice il Senato se sia conveniente l'inversione. Ma vi è di più. La Relazione distribuita

questa mattina, conclude col proporre al Senato l'ordine del giorno seguente:

« Il Senato, in attesa che sia chiamato in discussione il disegno di legge sull'ordinamento della istruzione superiore, passa all'ordine del giorno ».

Ora, se si inverte l'ordine del giorno, ciò equivale a risolvere la questione.

Senatore CABELLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CABELLA. È appunto perchè l'Ufficio Centrale è venuto a questa conclusione, per cui si dovrebbe attendere che sia chiamato in discussione il disegno di legge sul riordinamento della istruzione superiore, che io propongo sia posto all'ordine del giorno il progetto su cui questa Relazione è resa, per dimostrare quanto invece sia giusto ed urgente che questo progetto sia discusso prima della discussione sul riordinamento generale della istruzione superiore.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Faccio presente al Senato che, quantunque siano state inviate le proposte di legge per la parificazione alle Università di prim'ordine delle Università di Catania, Genova e Messina, alla Commissione che doveva riferire sul progetto di riordinamento degli studî superiori, pure, a domanda del nostro collega Paternostro Francesco, il Senato ne votò l'urgenza. Cosicché si sperava che prima della proroga delle due Camere si sarebbe fatta, nello scorso giugno, la discussione delle Convenzioni approvate dalla Camera elettiva. Ma ciò non avvenne.

Intanto sono trascorsi quattro mesi, e solo ora abbiamo avuta la Relazione dell'Ufficio Centrale.

Certo la questione è gravissima, ma faccio osservare al Senato che non pochi progetti di legge, non meno di questo importanti, vennero portati in discussione senza neppur lasciar trascorrere le ventiquattr'ore dalla presentazione della Relazione.

Parmi quindi che, avuto riguardo alla indiscutibile urgenza dei disegni di legge di cui si tratta, si debba ottemperare al desiderio espresso dall'onorevole Ministro. Quindi io di-

chiaro di appoggiare la proposta dell'onorevole Senatore Cabella.

Senatore CREMONA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CREMONA. Faccio soltanto osservare al Senato che col concedere l'inversione dell'ordine del giorno, si risolve addirittura la questione, e la si risolve precisamente in senso opposto alla Relazione presentata dall'Ufficio Centrale.

*Una voce.* E che perciò?

Senatore CREMONA. Che perciò? mi si domanda. Ebbene, dirò allora che quando il Senato credesse di risolvere la questione in questo senso, gli rimarrà ancora un lavoro da fare.

La proposta di legge per le Convenzioni non è stata esaminata in sé stessa.

L'Ufficio Centrale è venuto a questa conclusione, che cioè non si debba discutere questa proposta di legge, se non dopo discusso il progetto della riforma generale degli studi universitari.

Il Senato può respingere la proposta dell'Ufficio Centrale, ma deve pur sapere che non si tratta qui di una semplice inversione ordinaria, nella quale sia indifferente il trattare prima una questione piuttosto che un'altra.

In questo caso, lo ripeto, col votare la inversione si risolverebbe la questione posta dall'Ufficio Centrale.

COPPINO, *Ministro della Pubblica Istruzione.* Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

COPPINO, *Ministro della Pubblica Istruzione.* Ho chiesta la parola per pregare il Senato di voler accettare la proposta che fu fatta dall'onorevole Senatore Cabella.

Una capitale ragione che ha il Ministero di volgere al Senato questa preghiera, sta in ciò: questa proposta di legge chiede sia approvata la convenzione fatta con parecchi corpi morali, i quali, assai teneri della gloria dei loro Istituti, procurano di elevarli a quell'altezza che non dirò sia eccezionale in Italia, ma comune a molte delle Università nostre.

Le convenzioni portano la firma dei rappresentanti dei diversi corpi morali, portano quella del Ministro.

I bilanci di questi corpi morali sono impegnati fin dall'anno passato. Io non chiederò in questo momento al Senato che i disegni di legge approvi o che respinga; lo prego solo a con-

siderare che quando il potere esecutivo è entrato in una convenzione con qualcheduno, bisogna che intorno alla convenzione si deliberi; questa deliberazione io domando. La questione per me è urgente; ed avendola presentata tale allorquando ebbi a portare innanzi a quest'Assemblea il disegno di legge, io la ripeto quest'oggi e la confermo per la dignità del Governo medesimo.

Permetta il Senato che aggiunga una considerazione. L'onorevole Cremona ha detto che innanzi di discutere questi progetti, i quali non discorrono di altro che del pareggiamento di queste Università, bisogna deliberare sul disegno di riforma delle Università, imperocchè, secondo lui, la discussione introdotta ora, potrebbe nuocere a quelle che verrebbero di poi.

A me pare evidente che l'onorevole Senatore Cremona confonda due cose.

Il progetto generale della riforma non consiste in quell'articolo (di cui ora non ricordo il numero), il quale fissa in quale ordine debba restare una Università, se nel primo o nel secondo; tutto questo riguarda l'applicazione di prescrizioni che per ora non esistono, mentre esiste incalzante la questione che io desidero risolta. Nessuna riforma di studi universitari onorevole Cremona, si può occupare del maggiore o minore numero delle Università, se codesto scopo direttamente non si è proposto, nè essa lo affermi; essa deve avere ed ha un obiettivo, che consiste in ciò, di determinare cioè quello che sia più utile, perchè le Università adempiano al loro doppio scopo, l'uno sociale e comune, quale è quello di abilitare alle professioni, l'altro doveroso ed alto a cui nessuna Università interamente risponde ed a cui qua e là i professori interamente rispondono, cioè lo sviluppo ed il progresso della scienza.

Io intendo che l'Ufficio Centrale del Senato, allorquando fu chiamato a studiare la legge, si sia posto dinanzi questo nobile, grande e doveroso obiettivo: di vedere, di prescrivere quello che eleva gli studi italiani, e il Senato comprenderà che è troppo al disotto di quest'ordine d'idee la questione intorno alla graduatoria di otto o dieci Università. È possibile che un vero e savio ordinamento di studi considerato in sé medesimo, sia subordinato a due Università di più o di meno?

È possibile che la scienza, la quale è rap-

presentata nelle diverse Facoltà del nostro Regno, sia trattata bene o male secondo che sia maggiore o minore il numero delle Facoltà complete? Anzi, abbia più splendida promessa di fiorire a patto che rimangano Facoltà incomplete, mal soddisfacenti al loro fine?

Io ritengo che la discussione e la deliberazione che prenderà il Senato sui tre disegni di legge, - di cui io domando l'urgenza, associandomi e alle raccomandazioni e agli interessi che ha fatto valere l'onorevole Senatore Cabella, - saranno alte e serene e mireranno all'ideale costituzione delle Università italiane, senza la preoccupazione che pesi sopra di loro il numero di due o di tre Università in più o in meno.

Io prego perciò l'onorevole mio amico il Senatore Cremona di voler desistere dal suo proposito. La questione dei principî è assolutamente diversa, separata dalla trattazione dei pareggiamenti quali a voi si domandano.

E quando la questione, portata con tanta dottrina innanzi al Senato dalla Relazione dell'onorevole Senatore Cremona e dalla Giunta del Senato, ci verrà dinanzi, - allora noi, senza nessuna preoccupazione di utili o danni altrui, potremo discuterla davvero, riconoscerne i principî e quelle che siano le applicazioni migliori perchè la scienza italiana risponda al compito suo.

*Voci.* Ai voti, ai voti.

Senatore CANNIZZARO. Più o meno viene in discussione il merito della proposta dell'Ufficio Centrale sotto la forma di inversione dell'ordine del giorno.

Noi avevamo all'ordine del giorno in primo luogo un'interpellanza del Senatore Pierantoni, indi il progetto di legge per « modificazioni alle leggi sulla istruzione superiore del Regno ».

Di questo progetto generale sono parte integrante le condizioni per cui le Università di secondo grado possono diventare Università di primo grado, ed anzi esso progetto di legge determina i limiti entro cui lo possono diventare. E infatti, se si prende il progetto che venne dalla Camera, e che da noi fu lievemente modificato, si trova un articolo categorico che determina a quali condizioni e con quali criteri queste promozioni di grado si debbano fare.

È naturale quindi la proposta che noi facciamo; giacchè si deve discutere il progetto

generale, lasciamo per ora da parte i progetti speciali.

Se il Ministro della Pubblica Istruzione volesse fare delle dichiarazioni tali da persuaderci a togliere dall'ordine del giorno il progetto di legge generale rimandandolo ad altro tempo, allora si potrebbero discutere le tre convenzioni per le Università di Genova, Catania e Messina.

Ma anche in questo caso l'Ufficio Centrale vi dice: lasciateci il tempo di riferire in merito; noi non abbiamo creduto di riferire in merito di queste convenzioni, perchè le condizioni erano determinate nel progetto generale. Quando questo fosse stato approvato, qual era il nostro compito? Quello di vedere se i criteri in esso contenuti erano o no applicati nelle singole convenzioni.

Ne viene quindi di conseguenza che, se voi volete invertire l'ordine del giorno non accettando la proposta sospensiva dell'Ufficio Centrale, dovete almeno lasciare all'Ufficio Centrale stesso il tempo di riferire in merito delle convenzioni.

Ripeto però che dal momento che nel progetto generale sono stabiliti i criteri coi quali si debbono giudicare le domande degli enti interessati per la promozione delle Università dall'uno all'altro grado...

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

Senatore CANNIZZARO... e il Ministro ritira questa parte del progetto generale, la Commissione si trova in un'altra posizione. Si trova davanti ad un progetto isolato senza nessun legame col progetto generale, dinanzi ad un progetto che noi discuteremo senza entrare nel merito del progetto generale.

Io credo quindi che i miei Colleghi saranno d'accordo con me nell'ammettere che, se il Senato non approva la proposta sospensiva, ci sia lasciato almeno il tempo, rapidissimo se volete, di riferire in merito alle leggi speciali di cui ha fatto parola l'onorevole Senatore Cabella.

Se il Senato delibera che non si debba aspettare l'approvazione della legge generale per applicare quei criteri che sono inseriti in quelle leggi, potrà succedere che l'indomani, venendo in discussione la legge generale, noi votiamo criteri che abbiamo già trasgredito il giorno avanti.

Or bene, se il Senato ordinà questo, l'Ufficio Centrale è ai suoi ordini e dirà il suo parere sui termini delle Convenzioni. Io però credo non sarebbe conveniente venire, sotto la forma di una semplice inversione dell'ordine del giorno, a pregiudicare le discussioni di un progetto così importante qual è quello intitolato: *Modificazioni alle leggi sull'istruzione superiore del regno.*

COPPINO, *Ministro della Pubblica Istruzione.*  
Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

COPPINO, *Ministro della Pubblica Istruzione.*  
Devo una risposta all'onorevole Senatore Cannizzaro, che domandò se il Ministro ritirava il disegno di legge.

Il Ministro non ritira il disegno di legge che fu presentato e proposto dalla Commissione del Senato. Ma osserva che il progetto di legge proposto dalla Commissione del Senato non ha che un articolino, il quale discorre del modo con cui un'Università secondaria possa diventare di primo grado forse senza un'apposita legge.

Ora io domando se è possibile che un progetto di legge il quale è presentato dall'Ufficio Centrale del Senato, possa patire qualche danno dall'approvazione preventiva di queste tre Convenzioni.

Le determinazioni fatte dalla Commissione del Senato consistono in questo che hanno scartato, e hanno fatto bene, il numero degli alunni per il quale potrebbe essere dichiarata un'Università di primo grado, ma hanno subordinata la questione ad un esame di bilanci.

O io m'inganno, o questo incidente non può influire sulle determinazioni, che sia per prendere il Senato.

Ma il Senato badi ad una cosa, che traspare dalla Relazione dell'onor. Cremona, e quando anche non fosse per sè manifesta, l'ha illuminata ora l'onorevole Cannizzaro. La Relazione, sotto la proposta di una sospensione, conclude per il rigetto. Gli onorevoli Senatori, che da stamane hanno sott'occhio questa Relazione, certo lo hanno veduto, e se qualche motivo si può aggiungere a quelli urgenti, che ha il Ministero per domandare l'inversione dell'ordine del giorno, si è appunto questo.

Parliamoci francamente; non volete le convenzioni? Ebbene discutiamole tosto, respingetele e sgombrate il terreno di queste imbaraz-

zanti proposte. Ma non si affermi che lo avere ammesso, come io spero, che Genova, Messina e Catania sono Università di primo ordine a quelle condizioni, che le Convenzioni stabiliscono, ci impedisca di ordinare tutta la materia degli studî superiori.

A me par proprio che il vero ostacolo a discutere sia *la non volontà* di approvare questi disegni di legge. Questo concetto scintilla da tutte le frasi della Relazione dell'onor. Cremona; le cui opinioni, del resto, come egli ben sa, rispetto anche se contrarie alle mie. Questa *non volontà* così chiara, evidente, si oscura soltanto nella conclusione, che dice: *suspendete!*

Ma come? Quando si scorge che in fondo si vuole il rigetto della legge, si può accettare per buona una deliberazione sospensiva, subordinata ad un ordinamento generale, che non guarderà nè a Torino, nè a Genova, che non guarderà nè a Roma, nè a Catania, nè a Pisa, più che a Messina, ma avrà il suo effetto per tutte le Università del Regno?

La Commissione ha dimenticato che la legge studiata da lei fa qualche cosa di più che determinare il numero delle Università di primo e di secondo grado, anzi questo essa veramente non fa.

Il Senato s'imporrebbe un ben povero compito, se volesse stabilire che tre o quattro Università sono di primo grado, e cinque o sei altre di secondo, invece dell'alto compito, che gli è affidato, di organizzare l'Ateneo italiano.

Quindi insisto a pregare il Senato che voglia accettare la proposta fatta dall'onorevole Cabella.

Voci. Ai voti! Ai voti!

Senatore SARACCO. Domando la parola, se il Senatore Cremona mi permette di parlare prima di lui.

Senatore CREMONA. Cedo il mio turno all'onorevole Presidente dell'Ufficio Centrale.

PRESIDENTE. Allora do facoltà di parlare all'onorevole Saracco.

Senatore SARACCO. Mi permettano una semplice dichiarazione a nome dell'Ufficio Centrale di cui ho l'onore di essere presidente.

Gravi parole ha pronunciato oggi il signor Ministro dell'Istruzione Pubblica, e quasi si direbbe che ha voluto girare un processo di intenzioni alla Relazione dell'Ufficio Centrale, entrando a piene vele nel merito delle consi-

derazioni svolte dall'egregio Relatore nel suo importante lavoro.

Che l'onorevole Ministro me lo perdoni, io non credo che questo ne fosse il momento opportuno. Ad ogni modo io sarei d'avviso, e prego i miei Colleghi dell'Ufficio Centrale a consentire con me, che venga accettata la proposta dell'onorevole Cabella, rimanendo inteso, che nessuna delle questioni trattate nella Relazione dell'Ufficio Centrale, dico *nessuna*, si debba intendere pregiudicata in conseguenza delle cose che furono dette oggi in quest'Aula.

Se l'onorevole Ministro ha pronunziato parole gravi, l'Ufficio Centrale ne troverà delle altre, e risponderà. Il Senato giudicherà in ultima istanza.

Io confido che i miei colleghi converranno nel mio parere, e non vorranno oltre contraddire alla proposta dell'onorevole Cabella, intesa nel senso che ho avuto l'onore di spiegare al Senato.

PRESIDENTE. La parola è al Senatore Cremona.

Senatore CREMONA. Io comincerò col dichiarare che aderisco all'invito del presidente dell'Ufficio Centrale, onorevole Saracco.

Io aveva chiesto la parola soltanto per porre la questione della discussione dei due progetti di legge, come a me pare, e come è sembrato all'Ufficio Centrale che si dovesse porre dinanzi al Senato.

Chiamiamo primo progetto quello generale e secondo progetto quello che riguarda le Università di Genova, Catania e Messina. L'onorevole Ministro ha detto che per lui i due progetti sono indipendenti, perchè l'uno risolve il problema generale dell'ordinamento universitario, indipendentemente dal numero delle Università, cosicchè questo ordinamento può essere fatto o prima o dopo, senza pregiudicare e senza che sia pregiudicato da una disposizione qualsiasi che venga adottata per l'una o per l'altra Università.

Ma badi, onorevole signor Ministro, che il progetto nostro non è stato pensato in questa maniera generale e astratta; e se ne persuaderà chiunque si dia la pena di leggerlo.

Noi non ci siamo messo innanzi un ideale di Università che non fosse in nessuna maniera influenzato dallo stato reale delle cose.

Noi invece abbiamo avuto costantemente sott'occhio le condizioni effettive degli studj in

Italia, ed abbiamo procurato di adattare le nostre proposte di riforma a questo scopo di diminuire le conseguenze che noi crediamo cattive dell'eccessivo numero di Università, di Facoltà e di Cattedre.

Ciò posto, noi abbiamo fatto delle proposte che non corrispondono minimamente a quell'ideale che avrebbe colui il quale si trovasse in un paese completamente vergine, dove non si fosse ancora provveduto all'istruzione superiore.

Dunque si potrà (poichè oramai è già consentito anche dall'Ufficio Centrale) accettare la proposta dell'onorevole Cabella; ma non si dica che un progetto è indipendente dall'altro, mentre il progetto generale è stato precisamente pensato in maniera da adattarsi alle condizioni reali del paese, le quali condizioni verranno ad essere essenzialmente, gravemente modificate, qualora si conceda il pareggiamento alle tre Università di Genova, Messina e Catania.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI. Io che faccio parte dell'Ufficio Centrale sono da qualche tempo così disgraziato che non posso andare d'accordo coi miei onorevoli Colleghi.

Però io non voglio entrare qui per nulla nel merito; ma dico: se si seguisse la prima opinione esposta dall'onorevole Senatore Cremona, che cosa ne avverrebbe? Si avrebbe che la questione sarebbe già risolta, perchè se avessimo domani a cominciare la discussione della legge generale ci troveremmo nella condizione di una sospensiva già accettata.

Quindi a me pare che la proposta più pratica sia questa, che si discuta e si voti sull'ordine del giorno: se il Senato lo vota, allora l'inversione non sarà più possibile.

Ad ogni modo io non faccio ora più altra proposta; ed aderisco ben volentieri a che domani incominci la discussione sul progetto di legge riguardante il pareggiamento delle tre Università.

COPPINO, *Ministro dell'Istruzione Pubblica*. Domando la parola.

Voci. Ai voti, ai voti!

PRESIDENTE. Ha la parola.

COPPINO, *Ministro dell'Istruzione Pubblica*. L'onorevole presidente dell'Ufficio Centrale ha

detto che io ho pronunziato parole gravi, come se fossi entrato nel merito della Relazione.

Io non ho detto del merito, ho detto solo le conseguenze della Relazione; e l'onorevole Saracco può sapere quali desse siano, perchè oltre le parole sue, ci è la dichiarazione di uno degli oratori che contrastano la legge, ed è che l'inversione risolve la questione.

Ed è perciò che allorquando mi si sostiene che in una questione d'iscrizione d'ordine del giorno è compenetrata la reiezione delle conclusioni della Relazione dell'Ufficio Centrale, io ho detto che la reiezione di tre leggi era inclusa nella Relazione. Non aggiungo a queste le parole che vennero dopo pronunciate dall'onorevole Senatore Cremona, il quale, logico come è, ha detto che dovrebbe modificare tutto il progetto di legge, allorquando si accettasse la proposta del Senatore Cabella.

Voci. Ai voti, ai voti.

COPPINO, *Ministro dell'Istruzione Pubblica*. È evidente adunque che là stava la risoluzione della questione, che ora si agita.

Voci.° Ai voti.

PRESIDENTE. Secondo la proposta dell'Ufficio Centrale le tre leggi dovrebbero essere iscritte nell'ordine del giorno prima di tutte le altre, dopo l'interpellanza del Senatore Pierantoni.

Senatore CANONICO. Domando la parola per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Il Senatore Canonico ha la parola.

Senatore CANONICO. Io prego il signor Presidente a volere innanzi tutto porre ai voti la proposta del Senatore Cabella, e, secondo il risultato della votazione, si stabilirà l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Allora pongo ai voti la proposta del Senatore Cabella, e cioè di iscrivere sull'ordine del giorno le leggi riguardanti le Università di Genova, Catania e Messina, subito dopo l'interpellanza del Senatore Pierantoni.

Chi l'approva, è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Do lettura dell'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 2 pomeridiane.

Interpellanza del Senatore Pierantoni al Presidente del Consiglio dei Ministri, ed ai Ministri della Giustizia e della Pubblica Istruzione, sopra i due decreti del 22 ottobre 1885, i quali modificarono le leggi ed i regolamenti universitari.

Discussione dei seguenti progetti di legge:

Convenzione conchiusa tra il Ministero della Pubblica Istruzione, il comune e la provincia di Genova sul pareggiamento della Università a quelle di primo ordine;

Convenzione conchiusa tra il Governo e la provincia di Catania pel pareggiamento di quell'Università alle altre di primo grado;

Convenzione conchiusa tra il Governo e la provincia, il comune e la Camera di commercio di Messina, pel pareggiamento di quell'Università alle altre di primo grado;

Modificazioni alle leggi sull'istruzione superiore del regno;

Disposizioni sul lavoro dei fanciulli.

Prego i signori Senatori Segretari a voler fare l'appello nominale, per la votazione a scrutinio segreto sul progetto di legge: « Provvedimenti riguardo alla marina mercantile ».

(Il Senatore, Segretario, Corsi fa l'appello nominale).

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto del progetto di legge: « Provvedimenti riguardo alla marina mercantile ».

Senatori votanti . . . .	96
Favorevoli . . . .	66
Contrari . . . .	30

(Il Senato approva).

La seduta è sciolta (ore 6 e 20).