

LVI.

TORNATA DEL 18 LUGLIO 1897

Presidenza del Vicepresidente CREMONA.

Sommario. — *Congedi* — Si procede all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto dei progetti di legge nn. 46, 106, 101 — Si lasciano le urne aperte — Si discute il progetto di legge: « Tassa sulla circolazione dei velocipedi » — Parlano nella discussione generale il senatore Todaro, il ministro delle finanze, il senatore Parenzo, il relatore, senatore Vaccelli, il senatore Saredo ed il ministro del Tesoro — Chiusa la discussione generale, si approvano senza discussione tutti gli articoli del progetto che è rinviato allo scrutinio segreto — Si discute il progetto di legge: « Tassa speciale sugli zolfi esportati dalla Sicilia per le altre parti del Regno e per l'estero, in sostituzione delle tasse dirette e indirette sulla produzione e sul commercio dello zolfo » (n. 114) — Parlano nella discussione generale il senatore Cambray Digny ed il ministro delle finanze — Si approva senza discussione l'articolo 1 — All'articolo 2 il senatore Finali relatore, propone un ordine del giorno che, dopo dichiarazioni del ministro delle finanze, è approvato con l'articolo 2 del progetto quale fu proposto dal Ministero — Si discutono i progetti di legge: « Provvedimenti relativi agli agrumi » (n. 115); « Provvedimenti per prevenire e combattere le frodi nel commercio delle essenze di agrumi e in quelle del sommacco » (n. 116) — Parlano nella discussione generale il relatore, senatore Majorana-Calatabiano, ed i ministri dei lavori pubblici, delle finanze e di agricoltura, industria e commercio — Replicano il relatore, senatore Majorana-Calatabiano, ed i ministri delle finanze e dei lavori pubblici — Il presidente dichiara chiusa la discussione generale — Approvansi successivamente gli articoli dei due progetti di legge, che sono rinviati allo scrutinio segreto — Senza discussione si rinvia allo scrutinio segreto il progetto di legge: « Approvazione della spesa di L. 12,669 56 sul bilancio del Ministero dell'interno per 1896-97, occorsa in seguito alla Conferenza internazionale di Venezia per i provvedimenti sanitari da adottarsi contro il pericolo d'invasione della peste bubonica e imputazione al bilancio dell'entrata di una somma corrispondente come prodotto della vendita dei sieri » (n. 103) — Il presidente proclama il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge: « Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1895-96 » (n. 46); « Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1897-98 » (n. 106); « Modificazioni delle disposizioni per il servizio degli inabili al lavoro » (n. 101), che sono dal Senato approvati.

La seduta è aperta alle ore 15 e 45.

Sono presenti tutti i ministri, meno il guardasigilli.

Il senatore, segretario, COLONNA-AVELLA dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che viene approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Il senatore Morisani chiede un congedo di dieci giorni per motivi di salute.

Se non vi sono osservazioni, questo congedo s'intende accordato.

Comunicazione.

PRESIDENTE. È pervenuta alla Presidenza la seguente comunicazione:

« Roma, addì 17 luglio 1897. »

« In adempimento del disposto della legge 15 agosto 1867, n. 3853, il sottoscritto ha l'onore di partecipare all'E. V. che nella prima quindicina del corrente mese non fu fatta dalla Corte dei conti alcuna registrazione con riserva. »

« Il presidente »

« G. FINALI ».

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1895-96 (N. 46);

Stato di previsione dell'Entrata per l'esercizio finanziario 1897-98 (N. 106);

Modificazione delle disposizioni per il servizio degli inabili al lavoro (N. 101).

Si procede all'appello nominale.

(Il senatore, segretario, TAVERNA fa l'appello nominale).

Le urne rimangono aperte.

Discussione del progetto di legge: « Tassa sulla circolazione dei velocipedi » (N. 113).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Tassa sulla circolazione dei velocipedi.

« Prego si dia lettura del progetto di legge. »

Il senatore, segretario, COLONNA-AVELLA legge: (V. Stampato N. 113).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Senatore TODARO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore TODARO. Desidero sapere dal signor ministro se questa sia una tassa reale ovvero una tassa personale, non potendo ammettere che sia l'una e l'altra allo stesso tempo. Intanto il disegno, com'è presentato, lascia luogo all'equivoco; poichè, mentre dice essere una tassa reale, parrebbe poi dal contesto degli articoli essere anche una tassa personale. Prego dunque il signor ministro di togliermi dal dubbio.

Come tassa reale non avrei difficoltà approvare questa legge, inquantochè con essa si viene a togliere l'esercizio e l'uso della bicicletta dalle vessazioni delle tasse comunali.

Siccome il velocipedismo è un mezzo di locomozione a grandi distanze, credo che, se si vuole imporre una tassa, questa debba essere una tassa di Stato anzichè comunale; dappoichè nel caso ch'essa si mantenesse sotto forma di tassa comunale abbiamo l'inconveniente che, volendo portarsi da un comune all'altro, bisognerà pagare la tassa al comune dal quale si parte e la tassa al comune al quale si arriva; e siccome si può andare in parecchi comuni, la tassa diventa enorme. Io desidero che la tassa non ci fosse sopra un mezzo di locomozione importante come questo, ma dato che ci debba essere, vorrei che fosse proibito ai comuni di imporla, e che sia una tassa unicamente di Stato; cioè una tassa sola per tutto il Regno.

Già, avendo alcuni comuni imposta una tassa sopra questo mezzo di locomozione a grandi distanze, si sono avverati e lamentati gl'inconvenienti gravissimi che ora ho rilevato, e questi diverranno maggiori qualora tutti i comuni arriverebbero ad imporre la tassa per conto proprio, come certo faranno se non vengono frenati.

Ora, una volta che si propone sul velocipedismo una tassa governativa, è naturale che questa debba essere soltanto o reale o personale; perchè un oggetto non potrà essere colpito che sotto una sola forma, altrimenti sullo stesso oggetto si verrebbero ad imporre due tasse. Io preferisco ch'essa sia soltanto reale.

Ma noto intanto il fatto che pure la tassa reale pagata per l'intero anno, per quanto possa essere minima, è sempre di grave danno al commercio che si fa dei velocipedi; poichè, dovendo pagare la tassa per tutto l'anno, nessuno comprerà velocipedi alla fine di esso. Aspet-

terà l'anno vengnente. E così viene molto danneggiato il commercio sui velocipedi, su quali, o almeno sul materiale primo che viene dall'estero, si paga un dazio abbastanza gravoso all'entrata. Io credo che aggiungendovi ora la tassa, e facendola pagare per intero all'atto dell'acquisto, anche quando questo avverrà negli ultimi mesi dell'anno, si danneggerà di molto questo commercio che da noi è appena iniziato.

Il signor ministro è compreso dell'importanza di questo mezzo di locomozione, quindi veda se è possibile di non danneggiarne il commercio...

Mi riservo, di riprender la parola, udite le risposte del ministro.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro delle finanze*. Io ringrazio l'onor. senatore Todaro delle sue osservazioni ed interrogazioni, perchè mi hanno fornito l'occasione di chiarire il concetto della legge.

La tassa è reale, ma l'onor. Todaro osserva dal contesto degli articoli che la tassa potrebbe apparire personale:

Questa specie di contraddizione è originata dal fatto che la tassa per metà deve andare a beneficio dello Stato; e per l'altra metà a beneficio dei comuni.

Se la tassa fosse esclusivamente dello Stato sarebbe bastato il contrassegno del verificatore dei pesi e misure, perchè qualsiasi velocipede in circolazione, quando fosse stato bollato, già avrebbe pagata la sua tassa, e, a chiunque appartenesse, potrebbe circolare, come anche colla legge attuale circola, senz'altro ostacolo, o pagamento di tassa. Ma poichè bisogna attribuire una metà di tassa ai comuni, occorre che si sappiano i possessori, e siccome i comuni hanno delle spese di polizia urbana, e concorrono all'accertamento, la distribuzione della tassa per la metà ai comuni è anche giustificata da questo fatto. A questo proposito, prima di inoltrarmi in altre spiegazioni di ordine particolare, è bene dire all'onor. Todaro, che non avrebbe voluto tassare in nessun modo questo mezzo importante di locomozione, che l'idea ne è venuta, meno al Governo, quanto ai ciclisti, i quali già passando da comune a comune incontravano trattamenti e tasse diverse, per cui questa è una delle poche tasse

bene accette, perchè libera i ciclisti da una quantità di vessazioni.

Si dice: ma il municipio avrebbe non dovuto mettere la tassa, anzi qualcuno ha sostenuto che non aveva diritto di metterla; ma il fatto è che la tassa esiste a Roma, come a Milano, e in molti altri comuni, e la tassa è stata riscossa. Dunque se è inutile il dire che la tassa non era legalmente messa, la tassa esiste ed è pagata...

Senatore PARENZO. Domando la parola.

BRANCA, *ministro delle finanze*. Questo sistema lascia ai ciclisti una assai maggior libertà, perchè, mediante un'unica tassa mitissima, possono condurre ovunque la loro bicicletta.

Veniamo adesso a qualche particolare. Si dice: la tassa è personale, no, la tassa è reale, inquantochè il possessore di una bicicletta, sia privato o sia negoziante, se questa bicicletta è usata da cento persone, paga sempre un'unica tassa. Immaginiamo un negoziante il quale abbia 4 o 5 biciclette che sieno adoperate da persone diverse al giorno, non paga che in ragione di quelle 4 o 5 biciclette, e la tassa non si moltiplica per il numero degli affittuari di essa.

È da osservarsi poi che le biciclette non adoperate sulle vie pubbliche, non pagano nulla. Il possessore di una bicicletta tenuta in una villa privata, e trasportata anche da una proprietà a un'altra, non paga tassa.

La bicicletta è tassata esclusivamente sotto forma di tassa reale, e le modalità stabilite nella legge sono necessarie per la distribuzione della metà della tassa dovuta ai municipi.

Questa tassa adunque dovrebbe esser gradita ai ciclisti, non diminuirà le entrate comunali, ed il contrassegno è una specie di riscontro, indipendentemente dal ruolo, il quale è necessario per la suddivisione della tassa ai municipi, i quali nel contrassegno avranno un efficace riscontro dell'eseguito pagamento, risparmiando gli agenti.

Quando dal contrassegno risulterà che è stata pagata la tassa, la bicicletta potrà liberamente circolare ovunque, senza pagare altro.

Si tratta di una tassa molto mite, e non credo che limiterà l'uso della bicicletta, tanto più che si avrà il vantaggio di circolare ovunque, senza che i municipi possano proibire la cir-

colazione delle biciclette, salvo in alcune vie e punti che saranno stabiliti dai regolamenti locali.

Da ciclisti e fabbricanti di biciclette ho avuto ringraziamenti ed incoraggiamenti, perchè essi ritengono che questa tassa, più che essere imposizione, è liberazione di molte molestie, che ora soffre il movimento ciclistico, a nome del quale fo appello all'onorevole senatore Parenzo, e al Senato, acciocchè facciano buon viso a questa tassa, che più che una tassa è una disposizione per regolare la circolazione delle biciclette.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Parenzo.

Senatore PARENZO. Ad onta degli argomenti dell'onor. ministro, io non mi sento di approvare questo disegno di legge.

Il ministro ha detto, che gli stessi ciclisti chiedono una tassa per essere sollevati dalla molestie dei comuni. A me sembra che i ciclisti, rivolgendosi al ministro, si siano trovati nella condizione di Arlecchino, a cui si voleva assolutamente infliggere la pena di morte, e non gli si lasciava che la scelta dell'albero, ove appiccarsi. Ma vi era, egli diceva, una questione pregiudiziale a fare. Doveva egli proprio essere appiccato? Così i ciclisti, tormentati dai municipi, posso bensì aver detto al Governo di imporre una tassa, purchè si assicurasse loro contro le molestie dei comuni la libertà di locomozione.

Ma questo non mi pare un argomento buono per un legislatore. Bisognava esaminare quale fosse l'indole dell'ingerenza comunale nel movimento delle biciclette, e fin dove fosse legittima e potesse permettersi. Credere di rimediare a un inconveniente di questa specie coll'imporre una tassa governativa, e medicare il dispiacere dei comuni di non potersi ingerire nella materia coll'accordare loro la metà dei proventi della tassa, non mi pare corrisponda all'intento direttivo che uno Stato deve mantenere in materia d'imposte.

Non parlo poi di quei poveri programmi, chè si ha il coraggio di inserire perfino nei discorsi della Corona, salvo poi strapparli ad ogni momento. Sarebbe ingenuità la mia, dire al ministro delle finanze: voi avete promesso di non più tormentare i contribuenti, e ad ogni

piè sospinto poi con tasse blande (uso la parola del mio amico Luzzatti)...

LUZZATTI, *ministro del Tesoro*. Ma questa è blandissima.

Senatore PARENZO... colpite ogni specie d'attività dei contribuenti. Guardiamo invece all'indole della tassa e alle ragioni da cui è suggerita.

Alcuni comuni intervennero nel movimento delle biciclette, non con criteri fiscali, ma con un criterio ispirato alla sicurezza personale, locale della locomozione.

A Roma, se io son bene informato, si faceva pagare una piccola tassa per sottoporre ad una specie di esame chi voleva usare della bicicletta, perchè si credeva legittimo che nelle strade pubbliche, affidate alla tutela del comune, il comune si interessasse a che non si rompessero le gambe o si rompesse il collo ai cittadini pacificamente circolanti, mettendo la bicicletta in mano al primo capitato che non la sappia adoperare.

Voi a questo criterio, che provvedendo alla sicurezza dei cittadini dava pure al comune un qualche provento sotto il titolo di diritti per il rilascio delle patenti, sostituite il solo e puro intento fiscale; colpite qualsiasi inanimata bicicletta con una tassa fissa ed accordate la vostra bollatura a mezzo dell'ufficio pesi e misure alla bicicletta, senza curarvi se la sicurezza dei cittadini se ne vada a soqquadro. Di ciò voi non vi preoccupate affatto.

Il comune ha la sua parte di tassa, voi esercitate il vostro diritto fiscale e poi chi s'è visto s'è visto e buona notte.

Questo mi pare che non sia legiferare con criteri normali ed equi.

Poi la forma con cui voi avete imposta questa tassa non mi pare corrisponda alle linee generali del nostro sistema tributario.

Perchè volete creare una specie di tassa di consumo sulle biciclette e colpire con essa questa nuova industria appena nata? E pur volendolo fare, perchè non seguite la via che vi segnano le vostre leggi fiscali? Colpitene la fabbricazione. E se si obietta che le biciclette vengono dall'estero; ed allora mettete un dazio di importazione sulle biciclette e così porrete la legge in relazione col vostro sistema.

Io però non son punto favorevole a che ad

ogni manifestazione dell'attività umana si crei una nuova tassa.

Arriveremo al punto che in Italia non si potrà più respirare se non si applichi il contatore per cominciare una tassa sulla respirazione, se già siamo a che ogni nuova industria che sorge, deva trovar pronto il fisco che la colpisca. Ma almeno, ripeto, siate coerenti nei vostri sistemi. Una bicicletta che corre diversi chilometri all'ora, che supera le distanze, voi volete farla inseguire dal vostro bollatore, dall'agente dei marchi per pesi e misure, per applicarvi il bollo o per metterla in contravvenzione se non l'abbia fatto prima. Per tutto ciò occorrerà creare tutta una nuova burocrazia speciale in continuo stato di locomozione in bicicletta. Via, tutto questo non sta. Se volete colpire la bicicletta, ripeto, colpitemela nella fabbricazione, nella produzione, nella importazione, sarà più semplice e più in armonia col vostro sistema. E poi questa tassa speciale non colpisce solo le biciclette, m'immagino, ma dovrà estendersi alle carrozze a benzina, alle carrozze elettriche e magari anche alle carrozzelle con cui le balie conducono a spasso i bambini.

Tuttociò mi son permesso dire senza proprio averne nessuna voglia, ma solo perchè mi ripugna deporre nell'urna la mia palla nera senza darne la ragione. Dichiaro perciò che voterò contro questo disegno di legge e spero che altri colleghi faranno altrettanto.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro delle finanze*. Le obiezioni dell'onor. Parenzo spiegano sempre meglio il concetto della tassa, imperocchè l'onor. Parenzo fa due obiezioni. Comincerò dalla seconda di ordine inferiore, che riguarda proprio la polizia stradale. Ebbene in questo momento nella città di Roma si pagano lire 7.20 per la sicurezza. Ora la ragione per cui questa tassa, come diceva prima, si è messa in ruolo, non è solo per l'accertamento, ma appunto per garantire le misure di polizia e di sicurezza stradale, perchè, siccome il municipio è quello che deve fare il ruolo degli utenti, ecc.; il municipio è quello che si deve assicurare se coloro ai quali si dà il permesso della bicicletta, abbiano le condizioni per poterla esercitare, non

si fa che trasportare allo Stato questo debito di polizia stradale, che non può essere circoscritto nei limiti delle mura di un comune, perchè la bicicletta non è un mezzo di circolazione esclusivamente del comune.

Del resto noi abbiamo la tassa dei domestici e vetture. Non c'è una tassa sulle ferrovie, sulla circolazione delle ferrovie? Non c'è mezzo di circolazione in Italia che non abbia la sua tassa; e questa, ripeto, non è una creazione nuova, è invece una avocazione allo Stato dei mezzi di polizia stradale, che non possono essere esercitati dai comuni, e che anzi essendo esercitati da comuni, portavano un ostacolo alla libera circolazione delle biciclette.

Laonde, ben lungi dall'essere sgomento dalle contraddizioni e dalle opposizioni dell'onor. senatore Parenzo, io trovo nei suoi argomenti uno dei migliori conforti per sostenere questa legge.

Veniamo all'altro argomento d'ordine generale. Si dice: ma voi sostenete una politica di lenimenti fiscali!

Ma, onor. senatore Parenzo, se io potessi trovar modo di mettere 100,000,000 di tasse blande le metterei domani!

Senatore PARENZO. Grazie!

BRANCA, *ministro delle finanze*. Sì, le metterei domani, perchè me ne servirei per fare la riforma che credo la più giusta di tutte, cioè la abolizione dei dazi di consumo comunali e di Stato.

Senatore PARENZO. Domando la parola.

BRANCA, *ministro delle finanze*. Quindi se domani si presentassero delle materie imponibili, e si dicesse che lo Stato non debba far nulla, debba fermarsi in una immobilità musulmana, e non seguire in nessun modo le materie imponibili per fornirsi delle risorse necessarie, non solo al mantenimento dei servizi pubblici, ma necessarie a farsi le scorte per diminuire le tasse più acerbe, non sarebbe lodevole; anzi io credo che, se ciò facessi, mancherei al mio dovere.

Quindi anche sotto questo punto di vista ritengo che questa tassa sia accettabilissima, ed è questa la prima volta che ho visto che tutti gl'interessati, e fabbricanti, e utenti ed esercenti, hanno accettata la tassa.

Anche dai comuni non vi è stata nessuna obiezione, tranne che dal sindaco di Firenze,

al quale diceva che si veniva a sottrarre una risorsa al comune. Ed io di rimando gli dimostrarai come, regolando questo servizio con la nuova tassa, si poteva dare al comune forse una risorsa migliore di quella che ha ora; e con maggiore facilità di riscossione.

E c'è, inoltre, il fatto che è la prima volta che una legge di tassa sia passata alla Camera dei deputati con oltre i tre quarti dei voti.

Ora perchè questo? Perchè veramente è nella coscienza pubblica che questa tassa non offende alcun diritto, ma giova a tutelare i diritti dei ciclisti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. Parenzo.

Senatore PARENZO. L'onorevole ministro ha aggravato, non diminuito i miei dubbi.

Io trovava abbastanza singolare che si togliesse ai comuni il modo di tutelare la vita dei cittadini mediante una piccola tassa personale fatta pagare per una patente d'idoneità di ciclista, sostituendovi la tassa governativa, e trovava (non saprei come dire) non corrispondente al mio modo di vedere (non voglio dire una frase che offenda anche lontanamente) che si sostituisse una imposta fiscale, mediante un bollo applicato alle biciclette, a quel sistema di precauzioni che i comuni aveano imposto, esigendo una tassa di patente personale a chi faceva uso della bicicletta, in prova dell'attitudine a usarne senza pericolo per i cittadini. Oggi invece il ministro ci dà la consolante notizia che la tassa applicata dal Governo non toglie niente all'ingerenza dei comuni, che anzi i comuni potranno continuare a fare il loro servizio di polizia stradale anche per le biciclette.

Ora, siccome probabilmente non lo faranno gratuitamente, così avremo oltre la tassa governativa un qualche piccolo diritto, una qualche piccola tassa non reale sulla bicicletta, ma personale per chi usa della pubblica via...

BRANCA, *ministro delle finanze*. No, no.

Senatore PARENZO ...Ma se resta, onorevole Branca, l'ingerenza comunale? Io aveva capito che questa ingerenza non restasse e diceva: siccome la bicicletta non presenta per sè sicurezza alcuna, preferisco che si paghi la tassa al comune, che non dà la patente se non quando si dia prova di sapere andare in bicicletta. Il Governo, secondo il progetto, non si

cura di chi monta la bicicletta; quindi, con la tassa governativa resterà una sola ingerenza, ma questa ingerenza non è tale da garantire la sicurezza personale.

In quanto poi alle considerazioni d'ordine generale, ben venga l'onorevole Branca con 100 milioni di tasse blande, per proporci la riforma del sistema tributario; non ci saranno applausi abbastanza, che accolgano la sua proposta e qui e fuori di qui; ma il male è, che noi cittadini, contribuenti italiani e legislatori, sappiamo che tutte queste tasse, blande o non blande che siano, quando sono imposte servono piuttosto (il pensiero non è molto gentile, ma io dico quello che penso, sono sempre stato abituato così), agli appetiti elettorali dell'altro ramo del Parlamento, a cui sono pure costretti a cedere i ministri, di quello che a qualsiasi seria riforma.

Venga con una bilancia l'onorevole ministro delle finanze e contemporaneamente ponga in un piatto di essa 100 milioni di provvedimenti blandi e nell'altro i 100 milioni di tasse insopportabili da togliere di mezzo, e, ripeto, non uno ma cento voti gli daremo. Ma quando continua a colpire ogni cespite ed ogni manifestazione possibile dell'attività cittadina, colla riserva che quando si saranno messi 100 milioni d'imposte blande, se non saranno stati inghiottiti dai voraci desiderî ed appetiti di coloro che studiano più i bilanci di uscita che quelli dell'entrata, allora io non posso approvare nulla di nulla e voto contro alle leggi di nuove imposte.

In terzo luogo il ministro dice: Ma vedete, il contribuente italiano; sono i ciclisti contenti di questa tassa e i comuni non si sono opposti ad essa; alla Camera poi la legge è passata con tre quarti dei voti.

Onorevole ministro; pur troppo le nostre imposte nel Regno d'Italia hanno avuto questa storia; furono tutte votate senza che i cittadini intervenissero a reclamare, ebbero tutte le maggioranze parlamentari; ma le gridà e i lamenti sorsero poi; ed io non credo che questa delle biciclette sia una di quelle avventurate tasse che i cittadini si giuliberanno con pazienza, lieti e grati all'onorevole ministro delle finanze di averle istituite.

Respice finem, onor. Branca. Vedrà quanto costerà la sua burocrazia, quando si tratterà

di applicare questa blanda tassa, e quanti legittimi ed illegittimi motivi di lagno saprà suscitare!

Io di tutto questo non mi contento. Io guardo al fine; e quando una tassa non mi persuade, io voto contro. Quanto poi ai voti del Parlamento, che vuole, onorevole ministro, che io le dica? Certo il signor presidente mi ammonirebbe, mi richiamerebbe all'ordine se io mi permettessi di commentarli. Io non posso ispirare il modesto voto mio ai voti della maggioranza della Camera; io ho l'abitudine di ispirarmi ai miei convincimenti e alla mia coscienza.

Nessun ministro amico o nemico politico mi ha fatto votare nessuna legge quando non sono stato convinto della sua necessità e bontà. Mi permetta che, pur non essendo un dichiarato avversario del Governo, dia il voto contrario. Sarò solo, e pazienza; ciò non mi fa nè caldo nè freddo.

Senatore TODARO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore TODARO. Sarò brevissimo. Le dichiarazioni dell'onorevole ministro in parte sono soddisfacenti. Il signor ministro considera la tassa soltanto come tassa reale, ed io prendo atto di questa sua dichiarazione; ma allora dico modificiamo gli articoli.

Diciamo assolutamente che la tassa è reale, perchè la ragione addotta dal signor ministro di dover dare una quota ai comuni, la si può dare ugualmente senza parlare di tassa personale, sotto del qual pretesto è vero essi accamparono il diritto d'imporre la tassa sui velocipedi. Ma bisogna ricordare che i comuni, la prima volta, chiesero di imporre la tassa reale, come sulle carrozze; è stato, mi pare, il Consiglio di Stato il quale si è opposto a tale specie di tassa, sostenendo che le biciclette non erano da equipararsi alle carrozze.

Allora i comuni hanno girata la posizione, e ne hanno fatta una tassa personale. Essi hanno sostenuto la pretesa loro affermando che, per salvaguardare la vita dei cittadini, e per essere sicuri di non far danno a' passanti, bisognava che coloro i quali percorrono le pubbliche vie in bicicletta, dovessero, dietro un esame, ottenere la patente mediante una tassa personale.

Se nella legge vi fosse un articolo col quale

si venisse a stabilire la responsabilità delle persone che usano il velocipede, capirei un tale articolo; ma questo non c'è, e poi non è necessario, bastando a ciò la responsabilità personale stabilita dalle leggi comuni.

Ma, si dice: è bene che colui il quale vuole andare in bicicletta, vada prima a scuola, perchè così impara a non fare danno al terzo. Questa è una pura illusione, nata nella mente di coloro i quali non sanno cosa è andare in bicicletta; perchè chi non ha imparato, non potrà andare in bicicletta senza fare un capitombolo, e danno a se stesso; e se poi riesce ad andare, non ha bisogno della patente per non fare il danno agli altri; ossia lo farà ugualmente, con e senza la patente, se non presta tutta la sua attenzione.

Dunque la patente è inutile, e la tassa che si vuole sotto questo pretesto è puramente abusiva.

Facciamo una tassa governativa unica; facciamo una legge breve, di pochi articoli, che riguardi soltanto una tassa reale, e si inibisca ai comuni di imporre altre tasse sotto qualsiasi pretesto.

Se avrà l'inconveniente di colpire un mezzo di locomozione così importante, avrà almeno il vantaggio di liberare i velocipedisti dalle vessazioni dei comuni.

Il signor ministro ha detto che, trattandosi di tassa minima, non valeva la pena di frazionarla a trimestri; ma io credo il contrario. Secondo il disegno del ministro colui che comprerà un velocipede nell'ultimo trimestre dell'anno, dovrà pagare per tutto l'anno non due lire e centesimi, ma dieci lire. Allora cosa avverrà? Aspetterà che passino i tre mesi per comprarla a principio d'anno, con danno del negoziante, il quale è costretto a tener là un capitale morto che invece farebbe circolare.

Ecco perchè io ho proposto che la tassa sia pagata di trimestre in trimestre, e mi pare che ciò sia anche un principio di giustizia. È vero che si tratta solo di dieci lire, ma è principio di giustizia di non far pagare la tassa prima di possedere l'oggetto, e poi è nell'interesse del commercio delle biciclette.

DI RUDINÌ, *presidente del Consiglio*. La tassa è a ragione di tempo.

Senatore TODARO. Tanto meglio: allora desidero che sia semplicissimo questo progetto di

legge, e che riguardi soltanto la tassa reale e non si parli in nessun modo di tassa personale. Questa è la mia conclusione.

Senatore VACCHELLI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore VACCHELLI, *relatore*. Venne mossa accusa a questa legge di non occuparsi della sicurezza delle persone che possono avere danno dal movimento dei velocipedi.

Già i velocipedi, come tutte le cose nuove, hanno bisogno di entrare nei costumi e riescono di qualche danno in principio; poi si vanno adattando quelli che devono incontrare i velocipedi, in modo che di fatto questo danno non ha una proporzione molto grande. Ma ad ogni modo non si può far censura a questa legge di non provvedere, poichè è materia regolata dai provvedimenti di polizia locale, dai regolamenti comunali.

Ora, non è niente affatto impedito da questa legge ai comuni, di fare tutti quei regolamenti di polizia locale che crederanno per regolare l'uso dei velocipedi; soltanto che mentre i comuni esigeranno una metà della tassa, che con questa legge si stabilisce, non potranno esigere nessuna altra tassa per l'attuazione di quei regolamenti che crederanno opportuno di stabilire, di mantenere, di modificare per il conveniente uso dei velocipedi.

Non credo poi proprio, che in occasione di questa minima tassa, si possa entrare a parlare della riforma del sistema fiscale.

Questa tassa si calcola in complesso, fra la parte che viene ai comuni e quella che viene allo Stato, darà per ora 700,000 lire. Le lire 700,000 cresceranno, ma cresceranno di centinaia di mila lire e tutto insieme resterà certo in proporzioni così modeste che non può assolutamente dare argomento di trattare per questa minima tassa la questione della riforma del sistema fiscale.

Questa tassa, per quanto dia poco, pure può essere presa in considerazione dal Parlamento. Anche in Francia dove pure non può dare una grande somma, perchè messa in misura analoga a quella proposta in questo disegno di legge, venne appunto deliberata perchè tante piccole cose giovano poi a costituire le somme di cui lo Stato deve valersi per le spese, ma,

ripeto, non è il caso di sollevare in questa occasione questioni finanziarie.

Questa tassa in mezzo a tutte le altre tasse che abbiamo, e che pur troppo formano una corona molto lunga, non sarà certo la più cattiva, avrà in confronto delle altre questo fatto che essa nasce quasi col desiderio di quelli che debbono pagarla, e mi pare che questo stato di fatto valga più di tutte le ragioni che io potrei addurre al Senato per persuadere gli onorevoli senatori a dar voto favorevole alla legge.

Creda poi l'onorevole senatore Todaro che questa tassa è veramente una tassa reale.

In quanto alle biciclette che comincino ad essere messe in uso per la prima volta si pagherà soltanto in proporzione del tempo per il quale sono in servizio in quell'anno, soltanto che a seconda della legge si stabilisce che si paghi in una volta sola e si stabilisce anche che non si facciano rimborsi per i casi di cessazione di uso per qualche mese, e questo per evitare appunto complicazioni burocratiche che altrimenti sarebbero necessarie per dividere la esazione della tassa in trimestri, e per regolare i rimborsi che richiederebbero tale un movimento burocratico ed una conseguente spesa che riuscirebbe assolutamente sproporzionata all'importanza della tassa.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro delle finanze*. Voglio dare una spiegazione brevissima all'onorevole senatore Todaro. Se egli legge l'art. 5 al secondo comma troverà soddisfatto il suo desiderio.

Nessuno poi vieta che nel regolamento si possa stabilire che la tassa venga pagata in due volte.

Debbo ora rispondere una parola all'onorevole senatore Parenzo.

Colla legge resta vietato ai comuni di mettere la tassa sui velocipedi, da qualunque parte essi vengano: di guisa che è il diritto eminentemente dello Stato che si sostituisce a quello dei municipi, ed assicura in ogni modo che la tassa non superi le dieci lire. Ecco in che senso i contribuenti saranno alleviati, pur rimanendo l'intervento dei comuni, che resta per la parte della pulizia urbana, che non si potrebbe togliere, senza alterare il diritto pubblico.

Tolta ai comuni la facoltà di decuplicare, di centuplicare la tassa, più non avviene che, se cento municipi avessero messa la tassa, ogni ciclista avrebbe dovuto pagarla in ogni comune, e la circolazione si sarebbe resa impossibile.

Senatore PARENZO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore PARENZO. La questione sollevata dall'onor. Todaro di tassa reale e personale ritorna.

Non c'è nella legge una disposizione che riguardi i certificati, le patenti; per cui ogni municipio può disciplinare l'uso dei velocipedi nelle città ed esigere la patente per i velocipedisti; quindi non ci sarà aumento di tassa sul velocipede, ma una tassa personale su chi lo usa.

Senatore SAREDO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SAREDO. Ho chiesto la parola unicamente per dichiarare il mio voto favorevole alla legge.

Alle considerazioni già svolte dal ministro e dal relatore, ne aggiungo altre due, che mi pare concorrano a determinare il mio voto.

La prima è questa: che la tassa di cui si tratta, è tassa di natura sostanzialmente suntuaria; in altri termini è una delle poche tasse che gravano più particolarmente le classi agiate.

Questa è la prima considerazione; ma ve ne è una seconda ed è questa: il velocipede è un veicolo che fa una grandissima concorrenza agli altri veicoli, alle vetture, agli omnibus, alle tramvie; e poichè le vetture, gli omnibus e le tramvie pagano la tassa, è giusto che questa pesi anche su questo nuovo veicolo, che viene a scemare considerevolmente i proventi degli altri mezzi di circolazione e di locomozione; io credo quindi che il Senato può con animo tranquillo votare una tassa, che per me è una delle più ragionate, delle più pratiche e delle più giuste.

LUZZATTI, *ministro del Tesoro*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LUZZATTI, *ministro del Tesoro*. Ho domandato la parola per rispondere a una osservazione, che potrebbe fare una certa impressione, del mio amico Parenzo.

Egli ha detto che l'entrata di questa tassa può servire a saziare gli appetiti elettorali.

Mi preme di chiarire bene l'uso di questa tassa.

Il Ministero non ammette che si possano aumentare le spese senza equivalenti economie o equivalenti entrate. Non è possibile nelle condizioni attuali della nostra finanza consentire che per centinaia di migliaia di lire si aumentino le spese senza equivalenti economie o equivalenti entrate. Ora, per necessità di cose, riconosciute dalla Camera elettiva, come dal Senato, si è dovuto accrescere la spesa della pubblica sicurezza; e lo scopo di questa tassa è appunto quello di far fronte a tale spesa, poichè credo che il Governo meriterebbe il biasimo del Senato se ammettesse il principio di aumentare le spese senza risarcire l'erario con equivalenti entrate e con equivalenti economie.

Senatore PARENZO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore PARENZO. Bisognerà che io rinunci a prendere la parola in Senato, perchè le risposte che vengono date così accavallatamente e disordinatamente, portano per conseguenza di dover prendere la parola quattro o cinque volte; il che se è tedioso per il Senato, è tediosissimo per me.

Onor. ministro del Tesoro, il suo discorso non lo deve dirigere a me, ma lo deve dirigere al ministro delle finanze.

Egli è venuto a dirci che questa è una di quelle tasse blande, che se potesse portare a 100 milioni, sarebbe lieto di farlo per potere scaricare altri 100 milioni di tasse gravose al contribuente. Al ministro delle finanze io ho risposto che questa, come tante altre tasse, ho paura invece che sarà ingoiata da spese che per una od altra ragione, saranno votate dall'altro ramo del Parlamento. Ed ella è venuta a dimostrare che era nel vero.

La risposta acutissima adunque del ministro del Tesoro ha sbagliato indirizzo; doveva esser diretta, lo ripeto, al suo collega delle finanze.

Io non immaginava certo che nella discussione della tassa sui velocipedi si sarebbe saliti a così alte cime, e si sarebbe giunti fino a prevedere il caso che a forza d'imposte di 700,000 lire, si possa giungere all'abolizione del dazio consumo, come ha detto il ministro delle finanze. E ciò detto non aggiungo altro.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro delle finanze*. A me anche duole di dover spesso prendere la parola, ma debbo anzitutto dire al Senato che sono meravigliato che un giurista acuto come l'onorevole Parenzo non abbia visto che con l'art. 9 s'impedisce ai comuni di metter tasse sotto qualsiasi forma sui velocipedi.

È bene leggere questo articolo :

Art. 9.

Col 1° gennaio 1898 sono abolite le tasse che i Consigli comunali avessero adottate sotto qualsiasi forma per colpire direttamente o indirettamente l'uso o la circolazione dei velocipedi o altri simili apparecchi.

Sarà inoltre vietato ai comuni di sottoporre in avvenire a qualsivoglia contribuzione il possesso, l'uso e la circolazione dei velocipedi od altri simili apparecchi.

Che questo nuovo provento serva a spese necessarie, o a raddolcimento di tasse, sta in fatto che le tasse blande sotto qualsiasi forma risparmiano le tasse aspre.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo a quella degli articoli che rileggo :

Art. 1.

È imposta a partire dal 1° gennaio 1898 una tassa annuale sui velocipedi.

La tassa è dovuta dai possessori, a qualunque titolo, di velocipedi a una o più ruote, di macchine o di apparecchi assimilabili ai velocipedi, comunque sieno messi in movimento quando si facciano circolare sulle aree pubbliche.

La tassa è:

di L. 10 per i velocipedi da una persona;

di L. 15 per quelli da più persone;

di L. 20 per le macchine o apparecchi assimilabili ai velocipedi messi in moto con motore meccanico.

(Approvato).

Art. 2.

Coloro che alla pubblicazione della presente legge possederanno velocipedi ed apparecchi assimilabili ai velocipedi, dovranno denunziarli entro un mese al sindaco del Comune, nel quale hanno la loro abituale residenza.

Entro il mese successivo il sindaco compilerà un ruolo alfabetico dei possessori di velocipedi, colla indicazione del loro nome e cognome, della paternità ed abitazione, non che del numero dei velocipedi rispettivamente denunziati. Questo ruolo sarà pubblicato mediante affissione per otto giorni consecutivi all'albo pretorio.

È ammesso il ricorso per modificazione al ruolo summentovato entro il termine di giorni venti dalla data della pubblicazione.

È competente a decidere su questi ricorsi in prima istanza la Giunta municipale, ed in seconda ed ultima istanza la Giunta provinciale amministrativa.

Il ricorso non può però sospendere il pagamento della tassa; dà luogo soltanto alla restituzione dell'indebito, qualora venga accolto in tutto od in parte.

(Approvato).

Art. 3.

Coloro i quali nel corso dell'anno, e dopo la pubblicazione del ruolo di che agli articoli 2 e 4, acquistassero velocipedi per circolare nelle aree pubbliche, dovranno farne denuncia al sindaco entro un mese.

Coloro che cedessero ad altri o mettessero in qualunque modo fuori uso definitivamente i velocipedi, pei quali hanno pagata la tassa, avranno l'obbligo di avvisarne il sindaco entro il mese di novembre, e ciò al solo effetto di non essere iscritti nel ruolo dell'anno successivo.

(Approvato).

Art. 4.

Ogni anno, entro il mese di gennaio, il sindaco forma e pubblica per otto giorni consecutivi all'albo pretorio il ruolo dei contribuenti alla tassa sui velocipedi, tenendo conto delle variazioni notificategli nell'anno precedente.

Contro questo ruolo è aperto il ricorso nel termine e nei modi indicati dall'art. 2.

(Approvato).

Art. 5.

La tassa sarà riscossa mediante le marche da bollo in uso pei pesi e misure, dal verificatore dei pesi e delle misure, al quale dovranno essere presentati i velocipedi all'oggetto di essere muniti di apposito contrassegno indicante l'anno cui si riferisce la tassa.

Le caratteristiche del contrassegno, che costituirà la sola prova del pagamento della tassa, saranno fissate con regolamento.

In prova della eseguita applicazione del contrassegno ai velocipedi, il verificatore rilascerà un certificato di presentazione sul quale applicherà, annullandole nel modo prescritto, le marche da bollo per un valore eguale all'importo della tassa dovuta.

La presentazione dei velocipedi ed il pagamento della tassa dovranno avvenire entro il mese successivo a quello in cui venne eseguita la pubblicazione annuale del ruolo dei contribuenti soggetti alla tassa stessa.

Questo termine potrà essere prorogato fino a tre mesi in occasione della prima applicazione della presente legge.

I contribuenti non iscritti nel ruolo annuale dovranno presentare i velocipedi e soddisfare la tassa, per il resto dell'anno in corso, entro quindici giorni dalla data del certificato di denuncia rilasciato dal sindaco, il quale certificato servirà intanto a legittimare l'uso dei velocipedi.

(Approvato).

Art. 6.

Le denunce delle quali agli articoli 2, 3 e 4, l'applicazione del contrassegno e il certificato di presentazione di cui all'art. 5 saranno esenti da qualunque spesa e tassa di bollo.

(Approvato).

Art. 7.

Sono esenti dal pagamento della tassa i velocipedi ed altri simili apparecchi:

a) montati da militari di bassa forza dell'esercito e dell'armata, da agenti di bassa forza di altri corpi armati o da agenti di basso servizio delle Amministrazioni pubbliche, mu-

niti di un segno distintivo, in quanto se ne servano esclusivamente per ragioni di servizio;

b) usati come mezzi indispensabili di locomozione per infermi che comprovino la loro povertà;

c) provenienti dall'estero, in quanto appartengano a stranieri, siano coperti da bolletta di importazione temporanea e non sia trascorso il limite di tempo assegnato nella bolletta stessa per la riesportazione;

d) esistenti nelle fabbriche o negli esercizi di vendita o in locali privati, in quanto non siano destinati alla circolazione nelle aree pubbliche.

(Approvato).

Art. 8.

Metà del provento netto della tassa sarà imputato alle entrate dello Stato (tassa sulle concessioni governative) e l'altra metà sarà ripartita fra i comuni in proporzione del numero dei velocipedi iscritti presso ciascuno di essi ed effettivamente sottoposti alla tassa.

Il pagamento a favore dei comuni sarà fatto in fine di ciascun esercizio finanziario coi fondi stanziati nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze nel capitolo relativo alle restituzioni e rimborsi dell'Amministrazione demaniale.

(Approvato).

Art. 9.

Col 1° gennaio 1898 sono abolite le tasse che i Consigli comunali avessero adottate sotto qualsiasi forma per colpire direttamente o indirettamente l'uso o la circolazione dei velocipedi o altri simili apparecchi.

Sarà inoltre vietato ai comuni di sottoporre in avvenire a qualsivoglia contribuzione il possesso, l'uso e la circolazione dei velocipedi od altri simili apparecchi.

(Approvato).

Art. 10.

Gli ufficiali metrici, gli ufficiali ed agenti della pubblica forza, le guardie di finanza, le guardie forestali e finalmente le guardie di polizia urbana e quelle campestri sono incaricate

della vigilanza e dell'accertamento delle contravvenzioni alle disposizioni della presente legge.

Il processo verbale da essi redatto fa fede in giudizio fino a prova contraria.

I velocipedi trovati in circolazione, sforniti del prescritto contrassegno o per i quali non fosse prodotto il certificato di denuncia di che all'art. 5, saranno sequestrati in garanzia della esazione della tassa e delle multe e dati in consegna all'ufficio comunale più vicino. Potranno essere restituiti ai contravventori, qualora depositino od altrimenti garantiscano il pagamento delle somme dovute.

L'applicazione delle multe avrà luogo senza pregiudizio delle pene maggiori comminate dalle altre leggi penali.

(Approvato).

Art. 11.

L'uso in aree pubbliche di un velocipede sfornito del contrassegno prescritto come prova del pagamento della tassa dell'anno in corso o pel quale non fosse prodotto il certificato di denuncia di che all'art. 5, sarà punito con una multa eguale al doppio della tassa.

(Approvato).

Art. 12.

Il contravventore potrà chiedere che l'applicazione della multa sia fatta in sede amministrativa; in questo caso è competente a decidere il prefetto della provincia.

(Approvato).

Art. 13.

Gli ufficiali, agenti e guardie indicati all'articolo 10 avranno diritto per lo scoprimento delle contravvenzioni alla metà delle multe; l'altra metà andrà a profitto dell'erario.

(Approvato).

Art. 14.

Con regolamento da approvarsi con decreto reale, sentito il Consiglio di Stato, saranno dettate le norme generali per la circolazione dei velocipedi e le discipline per l'esecuzione della presente legge.

(Approvato).

PRESIDENTE. Questo progetto di legge sarà votato domani a scrutinio segreto.

Discussione del progetto di legge: « Tassa speciale sugli zolfi esportati dalla Sicilia per le altre parti del Regno e per l'estero, in sostituzione delle tasse dirette e indirette sulla produzione e sul commercio dello zolfo » (114).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Tassa speciale sugli zolfi esportati dalla Sicilia per le altre parti del Regno e per l'estero, in sostituzione delle tasse dirette e indirette sulla produzione e sul commercio dello zolfo ».

Domando all'onor. ministro se intende che la discussione sia aperta sul progetto del Ministero o su quello modificato dalla Commissione permanente di finanze.

BRANCA, *ministro delle finanze*. Accetto che la discussione si apra sul progetto della Commissione, riservandomi di fare una dichiarazione all'art. 2.

PRESIDENTE. Si dà lettura del disegno di legge della Commissione.

Il senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA legge: (V. Stampato n. 114-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Senatore CAMBRAY DIGNY. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore CAMBRAY DIGNY. Non essendo stato presente quando la Commissione permanente di finanze deliberò intorno a questo progetto di legge, sento il dovere, e verso la Commissione stessa e verso il Senato, di motivare brevemente il mio voto.

Io approvai molto entusiasticamente l'abolizione della tassa di esportazione sugli zolfi dalla Sicilia: nel mio concetto era quello forse il principale provvedimento col quale potevano concorrere a migliorare le condizioni politiche ed economiche dell'isola.

Quindi il Senato non sarà meravigliato, se non approvo una legge che, agli occhi miei, intorbida il concetto fondamentale di quella prima, della quale, ripeto, io sono veramente un partigiano convinto.

Due sono i punti che mi riescono un poco ostici, e mi lasciano in dubbio. Prima di tutto questo intervento di una Società industriale,

intervento che più o meno prende il carattere di un monopolio; e io credo che una volta affrancata la produzione dello zolfo da quest'erroneo sistema di una tassa di esportazione, si potrebbe trovare sufficiente capitale in Sicilia per sviluppare l'industria, senza bisogno di questa Società industriale; ma questo è un dubbio sul quale non insisto.

Quello che però non so ammettere è la tassa di una lira la tonnellata, che è una vera tassa di esportazione; e qui avverto che concordo pienamente nell'emendamento proposto dai miei colleghi, quando veramente questo si debba imporre, perchè è assolutamente impossibile imporre una tassa di esportazione da una provincia ad un'altra del Regno d'Italia, epperò cotesta tassa non potrebbe essere imposta altro che per l'estero. Ma confesso che io avrei desiderato che si fosse serbato netto ed intatto il principio dell'abolizione della tassa di esportazione, senza venire con questo secondo progetto di legge ad introdurre una disposizione che discorda e contraddice al provvedimento veramente sano, scientifico e pratico della prima legge. Io quindi dichiaro che non mi sento molto disposto ad accettare la legge, così come è stata proposta.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro delle finanze*. Io debbo fare osservare all'onor. senatore Cambry-Digny che, nonostante l'abolizione del dazio sugli zolfi, il capitale estero, ed anche nazionale, era molto diffidente ad associarsi, ed ha portato un largo ausilio nell'industria degli zolfi. Spaventati dalle tasse di ricchezza mobile e di registro, i capitalisti temevano che, facendo dei contratti a termine, per l'esercizio delle miniere, fossero tali le imposizioni non solo, ma le vessazioni degli agenti delle tasse e dei ricevitori del registro, che essi non sapevano come definire anticipatamente le condizioni della loro speculazione, per l'impiego dei loro capitali; e perciò fu dagli stessi capitalisti che venne suggerita la idea di pagare una lira a tonnellata.

L'antico dazio era di L. 10 per tonnellata, non come dazio di uscita dello zolfo, ma come corrispettivo di questa tassa diretta di registro e di ricchezza mobile, prendendo la forma di abbonamento, perchè non vi fosse privilegio.

Fino dalla sessione passata il Governo aveva già presentato un articolo terzo che corrisponde attualmente all'art. 2 e non si dava privilegio a nessuno, perchè chiunque godeva del beneficio; ma questo articolo incontrò qualche opposizione nella Camera, viceversa fu molto bene accolto dal Senato, e vi fu un ordine del giorno, proposto dal senatore Inghilleri e dal senatore Guarneri, dai quali si spinse il Governo a trovare modo di provvedere anche sotto la sua responsabilità.

Una convenzione fu fatta, che ha dato i migliori risultati, e l'art. 1 di questa legge non è che la convalidazione di quel che si è fatto, imponendo il dazio di una lira la tonnellata. Ho a questo proposito il piacere di dichiarare che si sono incassate poco meno di L. 100,000.

Siccome però vi può essere il dubbio che gli altri esportatori non possano godere di questo privilegio, nell'art. 2 si è colpito di un dazio di una lira la tonnellata anche lo zolfo che veniva importato in Italia, giacchè vi può essere il caso che alcuni, invece di commerciare coll'estero, commercino coll'Italia, e questo potrebbe essere o sembrare uno speciale trattamento.

Siccome però la Commissione di finanze ha fatto riflettere che si potrebbe così andare incontro ad inconvenienti, anche maggiori, facendo apparire la tassa come un dazio doganale, ho già dichiarato che io consentiva che la discussione si aprisse sul progetto della Commissione.

Come vede il Senato, non siamo davanti ad un principio nuovo, ma innanzi ad un provvedimento che nell'esecuzione ha fatto già buona prova; non si tratta di riprendere una delle dieci lire abbandonate, ma solo di avere un corrispettivo per la tassa di ricchezza mobile e di registro, e che sotto questa forma riesce più agevole il riscuotere.

Il timore della Commissione di finanze non sussiste, e quindi per queste ragioni io credo non possano sussistere difficoltà.

Anzi, già che ho la parola, pregherei la Commissione permanente di finanze del Senato, che accettando il concetto a cui essa ha ispirato il suo emendamento, siccome è urgente che per la tranquillità del commercio e produzione dello zolfo, questa legge fosse definitivamente accolta, io la pregherei che consentisse di appro-

vare il progetto di legge quale è, ed il Governo assumerebbe l'impegno, alla prossima apertura dei lavori parlamentari, di presentare un progetto di legge, per comprendere il principio che costituisce l'emendamento della Commissione permanente di finanze, emendamento che io trascriverei nelle stesse parole in cui è stato formulato.

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

Passeremo ora alla discussione degli articoli che rileggo :

Art. 1.

È convertito in legge il decreto reale 27 luglio 1896, n. 356, che approva la convenzione di pari data, stipulata fra il Governo italiano e la Società anglo-siciliana degli zolfi per l'abbonamento delle tasse dovute secondo le leggi del Regno, dalla detta Società, per il riconoscimento e per l'esercizio del suo commercio in Italia.

(Approvato).

Art. 2.

La tassa speciale di una lira per ogni tonnellata è dovuta su tutti indistintamente gli zolfi anche non appartenenti alla Società anglo-siciliana, in sostituzione di ogni altra tassa, diretta ed indiretta, erariale e comunale sulla produzione e sul commercio dello zolfo, ferma restando l'imposta e la sovrimposta sui terreni, la tassa di registro sui trasferimenti delle zolfare, e sulla cessione, anche temporanea, del diritto di estrazione.

La tassa speciale verrà riscossa all'uscita dello zolfo dall'isola per l'estero, a cominciare dal 1° settembre 1897.

Il trasporto per mare dello zolfo da uno ad altro luogo della Sicilia o ad altre parti del Regno è sottoposto a bolletta a cauzione e a certificato di scarico.

Senatore FINALI, *relatore e presidente della Commissione permanente di finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore e presidente della Commissione permanente di finanze*. Dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro delle finanze, non fa d'uopo aggiungere parole a quelle scritte nella nostra relazione, per giustificare il nostro emendamento.

Ha una sola ragione il nostro emendamento, una di quelle alte ragioni politiche che s'impongono e che non possono essere contraddette; vale a dire che trattandosi di una tassa che cade sulla merce zolfo che si esporta dalla Sicilia, quella esportata per altre parti d'Italia non può avere il trattamento dello zolfo esportato per l'estero, ma invece deve avere il trattamento che si usa allo zolfo esportato da uno ad un altro luogo di Sicilia per mare (*Approvazioni*).

Il Governo riconosce la giustezza fondamentale di questo emendamento; quindi noi siamo lieti di aver trovato questo consenso da parte di esso. Mi sia però lecito aggiungere che la Commissione avrebbe desiderato, ed io poi personalmente ho vivissimamente desiderato, e per quanto era da me procurato, che il progetto di legge venisse al Senato senza questa discrepanza dal primo dei principî fondamentali del nostro diritto politico.

Ma noi sapevamo degli intendimenti conciliativi del Governo; e nella Commissione permanente di finanze ci siamo preoccupati della cosa, nel presupposto di una dichiarazione eguale a quella che ora l'onorevole ministro delle finanze ha fatto al Senato.

Ora io ho l'onore di dichiarare, che la Commissione permanente di finanze, anche in riguardo della circostanza, che siamo in una stagione in cui le esportazioni di zolfo dalla Sicilia per le altre parti d'Italia a cura preservativa della pornospera più non se ne fanno, è disposta a pigliare atto della promessa fatta così nettamente dall'onor. ministro delle finanze; e consentirebbe nella votazione degli ultimi due paragrafi dell'art. 2 nel modo con cui sono stati proposti dall'onor. ministro, ad una condizione, vale a dire, che con un apposito ordine del giorno il Senato deliberasse nel modo che sto per dire:

« Il Senato, prendendo atto della promessa del Governo di presentare un progetto di legge in conformità dell'emendamento proposto dalla Commissione permanente di finanze, passa alla

discussione e votazione dell'art. 2 del progetto ministeriale ».

E poichè ho la parola, della quale facoltà non intendo abusare, vorrei fare una raccomandazione all'onor. ministro.

Dato il caso che in altre provincie del Regno, le Marche, le Romagne, per esempio, dove la produzione dello zolfo è molto minore per quantità che in Sicilia, non agguagliandone il decimo o il ventesimo; dato il caso, dico, che gl'industriali domandassero un trattamento eguale a quello che viene fatto in Sicilia, ossia di ottenere per mezzo di questa surrogazione di tassa di una lira per tonnellata, l'assoluzione da ogni tassa diretta o indiretta sull'industria e il commercio dello zolfo, che accoglienza avrebbero le domande?

Vorrei confidare che queste domande avranno dal Governo quella giusta ed equa accoglienza che si conviene in un paese che ha unità di governo e di leggi; tanto più che la estrazione in quelle provincie essendo più costosa, può meno sopportare gli aggravii.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro delle finanze*. Dichiaro di accettare l'ordine del giorno della Commissione di finanze, e non solo nelle parole, ma collo stesso spirito col quale è stato dettato; come pure mi associo alle dichiarazioni fatte dalla Commissione di finanze rispetto al trattamento identico per altre provincie dove esiste l'industria dello zolfo.

E può esser sicura che anche sotto la mia responsabilità in via puramente esecutiva, prima ancora che sia venuto il nuovo progetto di legge, io userò tutta le agevolezze, come per gl'industriali siciliani.

Senatore FINALI, *relatore e presidente della Commissione permanente di finanze*. Io ringrazio a nome della Commissione di finanze l'onor. ministro delle dichiarazioni fatte.

PRESIDENTE. Avendo la Commissione di finanze ritirato l'emendamento che aveva proposto all'art. 2, do lettura dell'ordine del giorno che ha sostituito; ordine del giorno che è accettato dal signor ministro:

« Il Senato, prendendo atto della promessa del Governo di presentare un progetto di legge in

conformità dell'emendamento proposto dalla Commissione permanente di finanze, passa alla discussione e votazione dell'art. 2 del progetto ministeriale ».

Se nessuno chiede di parlare, pongo ai voti questo ordine del giorno.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Ora pongo ai voti l'art. 2 del progetto ministeriale di cui do lettura:

Art. 2.

La tassa speciale di una lira per ogni tonnellata è dovuta su tutti indistintamente gli zolfi anche non appartenenti alla Società anglosiciliana, in sostituzione di ogni altra tassa, diretta ed indiretta, erariale e comunale sulla produzione e sul commercio dello zolfo, ferma restando l'imposta e la sovrimposta sui terreni, la tassa di registro sui trasferimenti delle zolfare, e sulla cessione, anche temporanea, del diritto di estrazione.

La tassa speciale verrà riscossa all'uscita dello zolfo dall'isola, sia per l'estero, sia per le altre parti del Regno a cominciare dal 1° settembre 1897.

Il trasporto per mare dello zolfo, da un luogo all'altro della Sicilia, è sottoposto a bolletta, a cauzione e a certificato di scarico.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Questo progetto di legge si voterà poi a scrutinio segreto.

Discussione dei progetti di legge: « Provvedimenti relativi agli agrumi » (115) — Provvedimenti per prevenire e combattere le frodi nel commercio delle essenze di agrumi e in quelle del sommacco » (116).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Provvedimenti relativi agli agrumi ».

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*. La Commissione speciale, nel riferire sul progetto di legge per gli agrumi, di cui testè è stata

data lettura, e sull'altro contro le frodi nel commercio delle essenze di agrumi e del sommacco, che è pure all'ordine del giorno, si è attenuta al metodo seguito nell'altro ramo del Parlamento, vale a dire di formulare unica relazione sugli accennati due progetti di legge, considerandoli quasi unico progetto.

Ora, affinché la discussione non sia dimezzata, o, ciò che è peggio, non dia luogo a ripetizioni o ad omissioni, a me parrebbe opportuno si desse lettura anche del secondo progetto di legge, e la discussione generale si aprisse insieme su tutti e due. Indi si procederebbe alla discussione e alla votazione dei singoli articoli prima dell'uno e poi dell'altro.

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito, il signor relatore propone che i due progetti di legge relativi agli agrumi sieno considerati come uno solo, e che la discussione generale si apra sopra entrambi contemporaneamente.

Il signor ministro ha nulla in contrario?

BRANCA, *ministro delle finanze*. Nulla.

PRESIDENTE. Allora prego si dia lettura dei due progetti di legge.

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

(V. *Stampati N. 115 e N. 116*).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questi due disegni di legge N. 115 e 116.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CATALABIANO, *relatore*. Poichè nessuno chiede di parlare, darò io brevisimo svolgimento agli ordini del giorno; non già per appoggiare la legge che, come il Senato vede, la Commissione ha accolta all'unanimità, e il Senato sembra accetti egualmente.

La Commissione speciale, in vista dei provvedimenti contenuti nelle due leggi, si è fatta questa domanda: Versa veramente il paese in gravissima crisi rispetto alla importante industria agricola degli agrumi? Versa in crisi rispetto al commercio dei sommacchi?

La risposta affermativa deriva dalla grande agitazione che c'è stata, specie rispetto agli agrumi. Ed è comprovata dalla sollecitudine del Governo che aveva cominciato, amministrativamente, a tentar di cercare e applicare un qualche rimedio.

La Commissione quindi si è fatta quest'al-

tra domanda: i provvedimenti contenuti nelle due leggi proposte son tali da prometter di concludere a qualche cosa? E, cominciando a rispondere sul secondo disegno di legge, diciamo che c'è da sperare concludano a qualche cosa le disposizioni riferibili agli infrenamenti delle frodi nei sommacchi. Quanto alle frodi sulle essenze e sulla trasformazione in prodotti chimici degli agrumi, non abbiamo elementi per ammettere l'efficacia delle disposizioni.

L'industria dei sommacchi può benissimo venire salvaguardata; perchè le adulterazioni sono, d'ordinario così patenti, così sensibili, che, quando si vuole, si possono impedire; e furono impedito, benchè in modo intermittente, in altri tempi, perfino sotto il dispotismo.

L'industria merita la pena che la si difenda dalle frodi; ed in generale è a fine di frode ogni e qualsiasi miscela. Onde è stato, a mio giudizio, un errore il credere che, permettendo le miscele, possano, solo perchè si dichiarò la natura e la quantità di esse, evitarsi le frodi.

Una materia più utile, o che dia maggiore utilità, a parità di peso, non si è mai adoperata per miscela, nè vi sarebbe la più piccola convenienza di adoperarla; trattasi sempre di miscele, la cui virtù non è quella del sommacco, d'ordinario in nessuna misura, o se ne ha una insignificante, non serve che a mascherare la virtù del sommacco, e però a compiere una qualche frode, se non altro dissimulando la vera specie della miscela, o la totale quantità adoperata.

Quando nel sommacco dunque è miscela, è frode più o meno abilmente dissimulata; cosicchè a nessun produttore, a nessun trafficante può convenire la dichiarazione fedele della miscela, perchè così deprezza la merce in maggior somma, e perde molto più di quanto avrebbe sperato di lucrare. E, di vero, non trattasi, nei sommacchi, che di materia grezza, la quale potrà bensì essere utilmente commista nel solo momento della sua lavorazione a servizio delle fabbriche, non già quando la si pone in commercio; essa deve rimanere semplice, finchè non sia arrivato il momento del suo consumo; e se altre erbe possano giovare alla miscela di minor pregio e di più basso prezzo, nessuno impedisce, se il bisogno se ne sente, come si asserisce, nelle fabbriche, che sieno separatamente confezionate e spedite.

Nondimeno, riconosciamo importantissimo il provvedimento che mira ad evitare la frode nei sommacchi; e sebbene dalla Commissione speciale non si sia formulato in proposito alcun ordine del giorno, pure le considerazioni fatte qua e là nella sua relazione valgono a rilevare il bisogno di vegliare perchè la legge approdi a qualche utile effetto.

E il punto precipuo su cui è richiamata l'attenzione del Governo, è quello di cercar di esplicitare quella parte della legge che mette in mano del Governo la sistemazione di una serie di disposizioni regolamentari, occorrenti per l'esecuzione.

Da esse, e dalla loro osservanza, dipenderà l'efficacia o no della legge. Che ci sia, dunque, chi abbia potere e responsabilità di curarne l'esecuzione; che persuada autori e complici non si possa sfacciatamente e sempre impunemente manomettere la legge; in caso diverso, miscele non ne saranno dichiarate. Onde il dovere, specie nei luoghi di molitura, manipolazione e spaccio dei sommacchi, di visite non infrequenti.

Havvi, tra le potestà concesse al Governo, la istituzione del timbro doganale facoltativo. Ma, se il Governo è disposto ad assumere la responsabilità adoperandolo, sarebbe meglio renderlo obbligatorio in quelle pochissime contrade che sono centro di produzione e di esportazione.

La crisi nei sommacchi continuerà per altre ragioni, ma non sarà quella gravissima che si afferma nello svilimento dei prezzi in causa dell'adulterazione. Tanto più che la ricerca dei sommacchi, malgrado la crisi, è così costante che se ne comprano una volta e mezza quelli che se ne produce, perchè, compendosi la miscela di materie estranee, e mantenendosi la ricerca dei sommacchi, di questi, tra parte pura e parte adulterata, quantitativamente, si vende più che non si produca di mero sommacco.

Il bisogno del sommacco dunque è persistente malgrado la crisi, in maggior misura nel commercio estero; comechè non sia indifferente in Italia, e l'onorevole ministro di agricoltura che è toscano può saperlo, chè in Toscana vi hanno importanti fabbriche che lo consumano, concerie soprattutto.

E qui finisce ciò che avrei dovuto rilevare riguardo ai sommacchi.

Invece era persistente la domanda della Giunta per vedere se, nell'indole e nell'estensione dei provvedimenti che si vogliono adottare per gli agrumi, fosse qualche cosa mediocrementemente concludente a temperarne la crisi.

La risposta sventuratamente è stata concorde e unanime, che ben poco, o quasi nulla, di concludente vi ha nei provvedimenti che siamo per votare; nulla vi ha che possa nuocere, questo è indubitato; vi ha il piccolissimo vantaggio di ridurre il dazio comunale di consumo alla misura legale che è stata valutata per una lira. Vi hanno i vantaggi che non derivano dalla legge, ma da accordi del Governo che hanno proceduto con le Società ferroviarie e con quelle di navigazione, circa a scemamento di nolo. Vi ha il vantaggio di agevolare delle industrie intese a trasformare le materie grezze, cioè gli agrumi. Ma questo ultimo ordine di provvedimenti che ha parvenza di suprema utilità, era quello che propriamente abbisognava meno.

Scarse sono le industrie volte, in Sicilia, a quegli obbietti. Ma sono scarse forse per l'onere della ricchezza mobile, del registro e bollo?

Certamente sono opprimenti da noi le fiscalità, e, ove non rendano impossibili o non spengino, fan vivere amaramente le industrie di ogni genere: ma si esagererebbe affermando che le industrie trasformatrici del prodotto degli agrumi sieno scarse per causa delle imposte. Per quanto sovrabbondi la materia grezza e ne sia basso il prezzo, rimane scarsissima convenienza economica nel distruggere l'utilità delle frutta delle arancie e dei limoni, riducendole in prodotti chimici; non ci facciamo illusioni, non vi ha tornaconto a compiere in larga scala quella trasformazione.

Guai agli agrumeti, se non dovesse loro rimanere che la risorsa della riduzione delle loro frutta in prodotti chimici. È tale e tanto il costo di produzione di coteste frutta, che non ci sarà trasformazione al mondo che potrà riuscire remuneratrice del costo di produzione degli agrumi; nè diciamo nel senso di conservare adeguato profitto pel capitale in terreno e in piantagioni, ma solo in quello di remunerare la ingente spesa di manutenzione e rinnovamento del capitale in costruzioni e piantagioni, di coltivazione, irrigazione, custodia, raccolta e trasporto delle frutta.

La produzione degli agrumi pertanto sarebbe

destinata a definitiva rovina, se non dovesse trarre il suo essere che dalla mera trasformazione dei suoi prodotti. L'arancia, il limone sono prodotti preziosi sì, ma costosissimi; essi van consumati in natura, e, quanto più si può, prontamente e freschi, perchè non perdano la massima parte della loro utilità; fare assegnamento sulla loro trasformazione è contare sovra un avanzo di una utilità che riesce minore di quella di ridurre il vino e le vinacce in spirito e acquavite. Non esageriamo dunque, affermando che, quando arancie e limoni non avessero convenientemente a vendersi per servire direttamente ai bisogni della vita, la loro utilità superstite sarà minore di quella del vino che non trovasse chi, per berlo, lo paghi a prezzo remuneratore pel produttore.

D'altro canto, le industrie trasformatrici degli agrumi non sorte fin qui, malgrado che da un pezzo non si hanno i prezzi antichi, e, da qualche tempo, malgrado l'avvilimento dei prezzi, epperò la bassezza del prezzo della materia grezza, riconosciamo che avranno una grande agevolezza colla eliminazione e con gli scemamenti temporanei d'imposte di ricchezza mobile e di tasse di registro e bollo. Ma se non si avvantaggiano del basso prezzo della materia grezza (il quale rappresenta rispetto alla spesa dieci o quindici volte l'economia delle tasse), difficilmente troveranno grande stimolo nelle agevolanze fiscali; onde, l'indiretto sollievo che attendesi dai produttori di agrumi dalla ricerca che gli industriali dovrebbero farne quale materia grezza, sarà minimo. Ed è poco. Si è creata una specie di collisione tra i produttori che hanno bisogno di spacciare il prodotto in natura (o tutt'al più farvi subire la prima trasformazione, che è quasi agricola), e gli industriali che vogliono ridurre gli agrumi in prodotti chimici.

Per qual ragione, in fatti, a nessuno dei fautori di franchigie delle industrie sui prodotti chimici venne in mente di chiedere altrettanto in pro dell'industria rudimentale della riduzione del limone in agro crudo? Per qual ragione non sono state sollecitate delle agevolanze per la trasformazione dell'agro crudo in agro cotto? Naturalmente si manifesta qui collisione d'interessi; perchè, agevolando la prima rudimentale trasformazione degli agrumi, si sottrae agli industriali dei prodotti chimici molta parte

di materia grezza, e più veramente se ne arresta l'estremo avvilimento, e però per costoro la materia grezza viene a costar di più, il che piace evitare.

Lo svilimento, in ogni caso, non sarà impedito dalla scarsissima efficacia del provvedimento preso. Onde la ragione di uno degli emendamenti proposti concordemente dalla Commissione speciale che, cioè, s'inviti il Governo a che presenti una legge che estenda le agevolanze di cui negli articoli 2 e 3, accordate alle fabbriche trasformatrici degli agrumi in prodotti chimici, a quelle che producono l'agro cotto. Senza di che, i provvedimenti presi torneranno di nessuno o di ben misero utile alla proprietà degli agrumeti, alla massa dei coltivatori di essi, e perfino alla massa degli intermediari e dei commercianti. Che si agevoli dunque, l'industria primitiva, quasi agricola, condotta dal proprietario o da associazioni di proprietari, se non per l'acido crudo, almeno per l'acido cotto.

E poichè si lasciò sfuggire l'occasione di accettare un emendamento nell'altro ramo del Parlamento, chiediamo si compiaccia il Governo di provvedere affinchè cotesta parte che si lasciò per via, venga integrata mediante nuova disposizione di legge.

È scarsa l'utilità dello scemamento del dazio di consumo sugli agrumi, nelle città continentali ed in ispecie settentrionali, ma si riconosce che un qualche giovamento se ne avrà. Se non che, la Commissione si è fatta questa domanda: perchè mercanteggiare un provvedimento nel senso di conservare la facoltà ai Comuni di mantenere quella, che non solo è una barriera, ma è onere per una industria che giova, non soltanto ai produttori, ma principalmente ai consumatori?

Perchè non andare fino in fondo, eliminando cotesto ostacolo?

Ecco la ragione dell'emendamento che cronologicamente figura secondo sui dazi di consumo, mentre quello sull'agro cotto figura quarto.

Per cotesto emendamento s'invita il Governo a presentare una legge proibitiva del dazio comunale sugli agrumi.

Quali potrebbero essere le difficoltà contro

la presentazione e accoglienza di legge co-siffatta?

Difficoltà di bilanci comunali, no; perchè il dazio agisce, se non quale fattore di proibizione, certo quale fattore di restrizione di consumo, e quindi quale ostacolo di traffico, di commercio, di benessere.

Il dazio, non dirò delle sette lire a quintale come in alcune città, il dazio di cinque come in altre, e per poco anche quello che rimarrà dopo la legge, di una lira, è un ostacolo a danno del consumo del popolo; esenzione di dazio e libertà assoluta ci vogliono, per far sorgere e sviluppare i traffici, specie nelle cose di generale bisogno, e alle borse di tutti accessibili, quali le frutta.

E, circoscrivendo l'indagine alle arancie e ai limoni, rileviamo che, quando, per natura noi abbiamo il prodotto a tali condizioni di spesa, e per sventura, in causa del suo avvilimento, a così basso prezzo da essere posto a portata della grande maggioranza della popolazione, da poter essere ridotto ad oggetto di vero e largo consumo popolare, come lo è nei luoghi dove non sono ostacoli, e in quelli di produzione; per quale ragione si devono adottare provvedimenti che sottraggono il prezioso frutto al godimento delle masse?

L'azienda della grande città di poco meno di mezzo milione, che non nomino, sarà danneggiata togliendole affatto un dazio che le frutta 40,000 lire di annua entrata: ma se ivi, tenuto conto del rapporto della popolazione, il consumo potesse proporzionarsi, non dirò a quello di Napoli, di Palermo, e sia anche di Catania, ma a quello che richiedono il più limitato bisogno e l'utilità igienica, e mano a mano, in causa del basso prezzo, vi si determinasse un traffico di 10, 20 o 30 volte maggiore del presente: allora quella grande città che provvede alle spese comunali principalmente col dazio di consumo, atteso il cresciuto movimento di una industria importantissima, l'estensione del consumo, il miglioramento delle soddisfazioni della popolazione, potrà minimamente metter in dubbio che le 40, 50 e, se vuoi, 70,000 lire che non conseguirebbe più dal dazio sugli agrumi - perchè parlo di città di parecchie centinaia di migliaia di abitanti, - non verrebbe a raccattarle indirettamente, più e più volte? -

È segno di cattivo indirizzo di Governo, quello di ostacolare i consumi, e in danno della povera gente, specie mediante l'artificiale elevazione dei prezzi, mediante i vincoli e le tasse; è pessimo indirizzo poi quello di rendere, artificialmente, oggetto di lusso quello che natura, progressi nei commerci e nei mezzi di comunicazione, e un po' disgrazia di eventi, mettono a portata del più umile consumatore. Nella potestà di tassare non c'è diritto assoluto da parte dell'amministrazione locale, rispetto allo Stato; una potestà di cui si abusa, una potestà il cui uso riesce nocevole, s'infrena, si toglie. E siamo nel caso. Ma non è da parlare di rispetto alle libertà locali. Che si direbbe, infatti, se se ne ritorcesse l'argomento, spingendo le popolazioni produttrici degli agrumi a sovratassare merci onde esse tutte sono le forzate consumatrici, e che si producono in altre regioni, per virtù di puntelli e di dazi protettori? Eppure, la larga messe d'introiti, che si avrebbero dinanzi, per colpirle di dazi comunali, sarebbe più che legittimo motivo di attingervi per migliorare le proprie non floride aziende. Ma, quando tutte quelle popolazioni che tutti gli oneri si ebbero e nessun beneficio, del sistema protettore, lungi dal chiedere pareggiamento (impossibile altronde) delle condizioni mediante dazi protettori, si restringono solamente a volere il rispetto alla libertà, nei mercati italiani, del movimento del traffico e del consumo, domandano troppo forse? E sarà mai troppo, se volgonsi a quelle città, a quelle nobili popolazioni che, in pro della propria ricchezza, utilizzano la miseria delle consorelle che, non essendo produttrici di materie protette e beneficate, subiscono prezzi di molto più elevati nei necessari consumi delle relative merci? È possibile che, malgrado argomenti così fatti, possa assorgere ad oggetto di convenienza politica, di rispetto alle libertà locali, di bisogno di bilancio, ed altro, il voler mantenere ostacoli e tasse, non altra virtù aventi che d'impedire; o eccessivamente restringere, il consumo dei prodotti agricoli nazionali? Quindi, si domanda quasi un non nulla, quando si vuole non si faccia attendere la legge divietante ogni dazio comunale sugli agrumi.

« Sarà ben fatto, se l'onor. presidente del Consiglio volesse proporre di estendere il concetto del divieto di tasse alle frutta in generale; non occorre tanto; ma, se crede, lo faccia pure. Non

si arresti, allorquando si tratta di migliorare le condizioni del consumo del popolo; perchè la ragione dei larghi consumi che costituiscono pericolo per l'igiene, e che lasciano insoddisfatta la gente, pur depauperandola, è riposta principalmente nel fatto degli artifici che si adoprano, ora dallo Stato, ora dai Comuni, per ostacolare e gravare i consumi giovevoli.

Un terzo punto, specialissimo per la Sicilia, e che riguarda il terzo ordine del giorno, è la domanda di attuazione di quel benedetto passaggio dello stretto per via dei *ferry-boats*. Esistono questi; se non che, invece di trasportare i treni, trasportano i viaggiatori che camminano a piedi, o che lasciano il treno all'una o all'altra riva del mare.

Ci sono due leggi circa il passaggio dello stretto.

La prima è dovuta al primo Ministero Di Rudinì, proponente l'onorevole Branca, allora ministro dei lavori pubblici e delle poste e telegrafi; l'altra è di data posteriore, ma non si recente da non doversene lamentare il ritardo della piena esecuzione.

Ma quando finalmente arriverà ad attuarsi davvero cotesta legge?

Sono lievi, spregevoli interessi forse, quelli che ci vanno di mezzo, pel solo fatto del ritardo? E vi ha di più: indipendentemente dal mancato trasporto, fin qui, delle merci per via dei treni, le comunicazioni di tutta la Sicilia col continente, e viceversa, che si sono fatte e si fanno col vapore che prende i viaggiatori, da Messina a Reggio non son servite, e non servono, a trasportare merce alcuna; perchè non ve ne ha convenienza, compendosi con un'ora e mezzo di maggior ritardo, e con fortissima spesa di transito e di trasporto: il che non avverrebbe, ove le comunicazioni seguissero la via più breve di terra e di mare, che è da Messina a Villa San Giovanni, e viceversa.

La legge c'è in cotesto senso, dicesi: deve approdarsi a Villa San Giovanni, e da quivi partire per Messina, devono addoppiù mettersi in opera i *ferry-boats*; la legge sarà eseguita: aspettiamo pure che venga il giorno in cui la si eseguirà.

Ma se si fosse trattato di un danno alquanto più visibile, prodotto da un terremoto, da una alluvione; se si trattasse di lagni di popolazioni

che sanno alzar la voce e farla giungere minacciosa e rumorosa in Parlamento, i ministri non si sarebbero messi in moto per risolvere veramente il problema?

Anche non adottando la celerità che si usa in cosiffatti casi, ma prendendosi tutto il tempo per fare con tutta comodità, sarebbe stato necessario far trascorrere tanti e tanti anni?

Come non si è imposto il dovere di evitare tanti danni?

E, tralasciando di dire dei danni passati, non pare giunto il momento di evitare i presenti, e i prossimi e futuri?

Già si avvicina la stagione delle vendemmie: perchè deve essere interdetto alla Sicilia di trasportare a carri pieni e uve e vini, arancie e limoni da un punto all'altro d'Italia? Avete calcolato i danni?

Eppure non si tratterebbe che di anticipare poche centinaia di migliaia di franchi, nell'esecuzione di opere, alle quali qualche mese sarebbe stato soverchio!

Domani verrà in votazione un progetto di 18 milioni, che si destinano, anzichè alla vita, al grande progresso di un porto, certo di primissimo ordine, che fa concorrenza anche allo straniero. E va benissimo: ma quante altre leggi su quello, e sopra simili obiettivi, non si sono fatte, prima di quella che avremo domani? Si fanno stazioni e opere di lusso; si moltiplicano spese e lavori, si spendono milioni, e si trova tempo e danaro: manca invece questo e quello, quando si tratta di atti di doverosa giustizia, e soprattutto di evitare danni a popolazioni sofferenti!

Se il problema del passaggio dello stretto di Messina fosse stato bene risolto, se fosse già un fatto compiuto la quasi eliminazione del mare che separa la Sicilia dal continente, non si sarebbe avuto, per quella, e per Italia tutta, una vera risorsa?

Di questo nell'altro ramo del Parlamento non si sono occupati; e chi sa se, parlamentariamente, il gruppo che pretende si continui ad andare a Reggio, anzichè a Villa San Giovanni, non influisca, se non coll'azione, almeno colla resistenza, a che lungamente rimanga lettera morta la legge; chi sa se, per prolungare un lieve vantaggio di discutibile legittimità, non si sia trovato comodo di tacere intorno all'urgente doveroso bisogno?

Afferma la propria impotenza, lo Stato, quando, per tanti anni non ha potuto rendere un fatto compiuto l'approdo a Villa San Giovanni.

Ma quante opere non s'intraprendono, e non si eseguono, non a seguito di legge, ma di semplice risoluzione ministeriale, dando al bisogno larghe interpretazioni alle leggi? Donde viene, nel caso in esame, tanta inerzia, tanta lentezza?

Viene dal fatto che non ci vogliamo rendere ragione dell'importanza degli interessi che ci vanno di mezzo.

E al ministro delle finanze, mi dispiace di notarlo qui, come è che non si è affacciato il pericolo che, da un momento all'altro, si vedrà fatta la domanda della riduzione della tassa fondiaria, sopra una massa di proprietà in agrumeti che si valuta a centinaia di milioni, chè la sola spesa di tenerla in piedi omai non è più pagata dal prezzo del prodotto?

Applicherà la legge per la quale, accordando largo disgravio, se ne carichi il contingente? Ma sui redditi territoriali di chi? Sui possessori di terreni coltivati a sommacco? Sui possessori di vigneti fillosserati, di uliveti il cui prodotto decade di prezzo? Su popolazioni che non hanno più alcuna industria? Voi dovete venire, quando meno lo credete, con un progetto di legge di riduzione di fondiaria su tutti gli agrumeti dell'Italia meridionale e in specie della Sicilia, chè essa sola ne ha oltre due terzi, mentre è la più lontana dai centri di consumo, e vi è tenuta ancor più lontana in grazia dell'indirizzo scarsamente provvido dei mezzi di comunicazione di terra e di mare.

Si tratta di annue produzioni di parecchie decine di milioni; produzioni dovute a capitali veri, a sangue speso, e diffusi sulla terra, a differenza di quelle miniere - mi spiace dirlo - che, infine, non sono fuorchè ricchezze naturali, e per le quali si è intervenuto con leggi e provvedimenti creduti necessari e urgenti, nell'intento di sovvenire, forse molto largamente, nè in tutto a servizio della produzione dovuta al capitale e al lavoro, ma, in parte notevole se non principale, senza preconetto, s'intende, del monopolio.

Io penso valga la pena che qualche pensiero si spenda, per lenire, per arrestare, in qualche modo, il male. Io non ho preso parte a nessuna delle agitazioni che, in proposito, ci sono

state; ma con rammarico ho dovuto vedere che, anche nella dolorosa faccenda, ha fatto capolino l'arma del partito politico. Ora si è preso di mira il regio commissario, o qualche prefetto; ora si è tentato di dare in breccia al Ministero Di Rudini; hanno di più gridato gli elementi di opposizione, talvolta spostando i termini della questione, tal'altra cose impossibili o inconcludenti domandando. Indi si è fomentato il pregiudizio popolare; facendo credere che ogni danno venga dal Governo, e, bene spesso, si è andati fuori di carreggiata. E, forse appunto per ciò, non si è fatto capo a tutti coloro che spassionatamente pensano; e si è cercato accoppiare anzi chi, eliminando politica e vedute personali, si è limitato ad accennare alla possibile ed equa soluzione del problema, cosicchè gli si è resa inefficace l'opera.

Richiamo pertanto che il terzo ordine del giorno chiede sia invitato il Governo, perchè divenga un fatto compiuto il passaggio dello stretto per mezzo dei *ferry-boats* e perchè l'approdo dei vapori sia fatto direttamente da Messina a Villa S. Giovanni, e viceversa.

È piccola cosa quello su cui insistiamo; ma potete darcela senza ulteriore indugio e col solo fatto di eseguire la legge. Vale ben altro essa, che le poche centinaia di migliaia di lire che pur sempre dovete spendervi; e del cui ritardo di esecuzione nessun vantaggio traete, perchè quelle centinaia di migliaia di lire fanno parte dei molti milioni giacenti in cassa attendenti l'esecuzione delle opere deliberate.

Ma quanto in nome della Commissione speciale ho chiesto fin qui è di ristretta importanza, di fronte a quello gravissimo che forma oggetto del secondo ordine del giorno.

Atteso il presente indirizzo economico politico, io spero ben poco in una larga ripresa di scambi internazionali. Questi verranno da sè, quando l'Italia uscirà da quel complesso di pastoie che, a fine di giovare alle sue industrie, ha create, in danno di tutta quanta la sua esistenza e attività economiche. Quando ne uscirà, soltanto Dio lo sa.

Non di meno si applaude facciansi dei tentativi per trattati di commercio colla Russia e coll'America; ma non bisogna farsene illusioni. Invece, mentre deve farsi voto perchè sieno mantenuti i più necessari e i meno onerosi

sbocchi stranieri - e, quale mezzo, deve farsi opera di non avversare l'introduzione dei prodotti stranieri che non si scambiano che coi prodotti nazionali - occorre largamente attivare e, possibilmente, favorire il grosso mercato, che è quello italiano.

Io ho il dolore di annunciare al Senato che, in quest'anno, nei luoghi di produzione, gli agrumi, ed in ispecie i limoni, non di rado, sono discesi a un vero non valore. In una città non grossa, nella quale mi ebbi i natali, e che si chiama Militello, i limoni di primissima qualità non si son trovati a vendere, neanche 20 per un soldo solo!

(Il senatore Gravina pronuncia delle parole in senso di conferma del fatto).

Nemmeno 100 per un soldo, dice il senatore Gravina, proprietario di agrumeti!

Pur troppo è così. Ma domando io, come si spiega il fenomeno che, in Italia, novantanove centesimi degli abitanti sono privi di agrumi, appunto perchè le borse non permettono loro di acquistarli; mentre, nei luoghi di produzione, o vicinissimi, gli agrumi cadono in non valore? Le distanze? Ma distanze decuple di quelle tra un estremo e l'altro d'Italia non impediscono che ogni sorta di prodotto vi giunga, con piccola differenza di spesa dal luogo di produzione. Esempio il grano, il cotone, lo zucchero, il ferro, il carbone.

Come dunque possiamo noi addebitare alle distanze lo svilimento dei prezzi nel luogo di produzione, di fronte ad un' assoluta scarsità di offerta, e a un'enorme, persistente elevazione di prezzo nei luoghi di consumo che ne distino da 500 a 1500 chilometri, specie se non sieno porti di mare e da questi sieno lontani parecchio? A che cosa dunque, dobbiamo addebitare tanto contrasto di morbosa abbondanza e scarsità di offerta, tra un luogo e un altro, tra un decimo e anche meno, e gli altri nove decimi e più, dei centri popolosi, in Italia, tanto morboso avvilito e caro nei prezzi fra una città e un'altra dello stesso paese? La risposta è facile. Oltrechè agli ostacoli frapposti anche coi dazi locali di consumo di che parliamo, il male va attribuito principalmente all'indirizzo del servizio delle ferrovie e della navigazione, che pure sono servizi presso che di Stato.

Ma che cosa si ha da fare perchè dell'arancia, che è la regina delle frutta, la merce più

preziosa nel campo della frutticoltura, e, con l'arancia, del pregiatissimo e igienicissimo limone, essendo divenuti merci poverissime, rispetto al loro valore, senza che abbiano perduto briciolo della loro utilità, che consiste nella virtù appagante gli umani bisogni; che cosa s'ha da fare, chiedo, perchè di tali frutta sollevi il valore in modo uniforme tra i diversi mercati d'Italia, fuorchè di rendere possibile che esse vadano da un capo all'altro del bel paese, cosicchè con comodo universale si eviti che rimangano sugli alberi o abbandonati nei luoghi di produzione?

Ignoro quali argomenti più efficaci per persuadere che soltanto gli ostacoli di pòrre a portata di tutti i consumatori italiani gli agrumi, ne determinano, qua la scarsità che esclude dal consumo il minuto popolo, là l'abbondanza che annulla ogni valore della merce. E di vero, una vendita di essa, fatta a condizioni così misere come quelle onde dissi più sopra, non rappresenta alcun valore per la proprietà e per il lavoro che la produssero; dappoichè, a produzione ottenuta, il solo raccogliere, trasportare al mercato e vendere la cosa, sono servizi, che costano più di quel misero soldo che per venti arancie, o per cento, come dice un produttore di agrumi, si rintraccia al mercato.

Occorre pertanto agire sulle ferrovie e sulla navigazione e trarne celeri ed economicissimi trasporti.

Ma come sarà possibile scendere di molto nei noli? Noi abbiamo le convenzioni ferroviarie, e le tariffe per gli agrumi, dicesi, sono ridotte alla misura più bassa. I trasporti ferroviari con le ultime agevolazioni fatte sugli agrumi, diceva un ministro, sono scesi negli ultimi tempi a tre centesimi, e assolutamente non si può di più.

Ma perchè, chiedo io? Si spendono, forse, tutti questi tre centesimi per tonnellata-chilometro quando trattasi di trasporti della pozzolana, delle pietre, anche a carro aperto? Occorrono tre centesimi pel trasporto del carbone, quando a non breve distanza?

Perchè dunque sarebbero le colonne d'Ercole la lieve e derisoria economia che si offre pel trasporto degli agrumi? Per virtù delle agevolazioni ultime, bisognano oltre 290 lire per trasportare un carro pieno di agrumi in partenza da Reggio Calabria, entro un raggio di 1000 chilometri, recante 10 tonnellate. Ma 290 lire e più grave-

ranno talmente la merce da rendere impossibile il promuoverne la ricerca. Quindi la concessione riesce calcolatamente inutile. Bisogna accontentarsi di tariffe che valgano al rimborso delle spese vive, le quali non ammontano di certo a tre centesimi per tonnellata-chilometro, specie pei viaggi intorno, e ancor più per quelli oltre i 1000 chilometri. Le spese vive sono quelle che tutti sappiamo. I più riottosi, non escluso il senatore Brioschi, si richiamino ai propri studi e lavori, a quelli in ispecie dell'inchiesta ferroviaria che precesse le famose convenzioni che sono in vigore. In essa io ho letto e appreso, per giudizio anche di un grande amatore della libertà economica e di certo non nemico delle Società ferroviarie, quale fu Ubaldino Peruzzi, che un centesimo o poco più per tonnellata-chilometro, quando non si tratti di brevi distanze, di quelle, aggiungo, non inferiori a 500 chilometri, e di trasporti a carro pieno, paga le spese vive. Ora, discendendo da tre centesimi ad uno, e sia ad uno e mezzo, voi apporterete una benefica rivoluzione nel commercio degli agrumi; voi di Firenze, di Roma, di Torino, di Milano, non ne farete Napoli, Palermo, Messina, Catania; ma, ove ne faceste, col lungo andar del tempo, un mercato equivalente alla metà, o anche meno, del consumo che, serbato il rapporto della popolazione, si compie nelle indicate città, specie dell'isola, ai 35 milioni di centinaia di frutti che annualmente si producono presso a poco, voi aprireste un discreto mercato.

Quando questo aveste fatto, allora, scemato alquanto il fardello alla soverchia offerta per esportazione, sempre più divenuta onerosa, si rialzerà tutto quanto il prezzo della merce nel consumo interno, e ancor più nell'esportazione.

Del resto, non sarà mai possibile che manchi in modo assoluto la richiesta di un frutto di tanto pregio e tanta utilità; e, riaccendendola discretamente, non è da escludere ne tornino in fiore i prezzi, tali almeno se non da consigliare piantagioni, — e in Sicilia se ne potrebbero fare del doppio, — da remunerare almeno le spese di conservazione e, in qualche modo, il capitale speso nelle già esistenti.

Bisogna lavorare dunque, perchè il prezioso frutto sia messo a portata del consumatore. Io deploro l'inerzia dei miei conterranei che non

sanno assorgere ad alcuna attività industriale, ma tengo conto, quale loro attenuante, del supremo ostacolo, peraltro artificiale, in cui essi inciampano, della nessuna possibile utilizzazione in lor favore delle ferrovie cotanto costate ai contribuenti, e ancor più dell'ostacolo del mare che, per distanze decuple, riesce invece di aiuto nei trasporti di merci, incomparabilmente meno valevoli degli agrumi.

Il costo dei trasporti, e soprattutto il pessimo servizio della navigazione, il nessun raccordo pronto ed a buon mercato nei servizi cumulativi, son la causa dell'allontanamento, dal proprio mercato italiano, delle arancie e dei limoni.

Ecco la ragione del nostro ordine del giorno segnato al numero secondo.

Che cosa si domanda in cotesto ordine del giorno?

Niente, che costi un soldo allo Stato; niente che porti un centesimo di danno alle Società, così ferroviarie, che di navigazione.

È questione di fatto, ci si risponderà. È peggio il credere che per trasporti a carro pieno, e per distanze di 700, di 1000, di 1400 chilometri, possa bastare a ricompensare le spese vive un centesimo o poco più a tonnellata-chilometro. Non basta, nemmeno se la distanza si spinga oltre 1400 chilometri.

Io invece sono convinto che si tratti di adeguata remunerazione per i trasporti a distanza di oltre 500 chilometri.

E mediamente, ove si raccordi al servizio ferroviario quello marittimo che dovrebbe poter costare meno, da 500 a 700 chilometri di percorrenza delle ferrovie per qualsiasi destinazione dall'isola al continente, un centesimo o poco più deve bastare.

Onde un centesimo e qualche frazione non saranno i tre, i tre e mezzo che di presente rendono assolutamente impossibile il trasporto degli agrumi per le lunghe distanze.

Ma come mai, così facendo, ci si chiede, lo Stato non perderà niente? E la sua partecipazione? Ma dove è di presente, noi rispondiamo, cotesta partecipazione se trasporto di agrumi, escluso quello delle brevissime distanze che rimarrebbe intatto, non esiste affatto?

Che cosa deve lasciare o perdere lo Stato, se la merce non si muove, appunto perchè esso,

sopra tre centesimi ne prenderebbe più di uno, e le Società ne vogliono due per sè, quando uno o poco più basterebbero per indennizzarle affatto delle spese?

Il ministro Branca, le cui parole sono riferite nella relazione della Commissione speciale, alle domande delle Società ferroviarie che dicevansi pronte a ribassare le tariffe a condizione che lo Stato rinunciasse alla sua partecipazione, rispondeva (*Annali delle tariffe*, seduta 5 settembre 1891): Il Governo non può *per ora* rinunciare alla propria quota di prodotto, *se non in quanto riguarda la tariffa di trasporto delle merci che non si muovono*.

E di questo ci accontentiamo. Ma per venir meno ai precedenti governativi, e in momenti di asprissima crisi, sapete quale sofisma ci si può opporre, e che prevedo ci si opporrà contro? Come mi provate, ci si dirà, che, in modo assoluto, non esiste il commercio degli agrumi, tra un porto e l'altro d'Italia? Ed io risponderò che non ho bisogno di provare che non esista in modo assoluto quel ramo di traffico; perchè vi ha il mare; e se la navigazione sovvenzionata manca al suo dovere, vi hanno dei surrogati e vi hanno le barcacce. Vi ha soprattutto la sventura della crisi, che, pur di salvare i rottami costringe ad affrontare qualunque sacrificio per trasportare comunque, e, quanto alle ferrovie, per assai brevi tratti, il prodotto che, altrimenti, deperirebbe del tutto. Eppure ciò che, di presente, si trasporta in ferrovia pei consumi interni è una frazione impercettibile del totale prodotto. Ora domando: mettete in essere il grande traffico degli agrumi tra una piazza e l'altra dell'isola e del continente; cominciate, non voglio dire da Palermo, ma da Siracusa, da Catania, da Messina, traversate lo stretto, abbracciate Reggio Calabria; e allorquando a coteste città, largamente produttrici di agrumi, offrirete il mezzo di compiere, mediante qualche centinaio di lire - non più di un centinaio, nè è poco - qualunque spedizione, da un punto all'altro d'Italia, fatta tutta quanta continuatamente in ferrovia, o parte in questa, parte in servizio cumulativo di mare, a carro pieno, di dieci tonnellate di agrumi, allora vedrete che i mercati italiani ne saranno - direbbe il volgo protezionista - inondati, io dico arricchiti. Questo è ciò che si domanda; questo è dovere di giustizia distributiva, di sana

politica, di urgente comune utilità, sia istantemente concesso, e posto in atto.

Nell'ordine del giorno, sono prefinite in modo indiscutibile le condizioni che valgono ad escludere, ripetiamo, qualsiasi aggravio allo Stato, e ad includere i doverosi compensi.

Anzi, mentre i rappresentanti delle due grandi Società ferroviarie del continente, alle quali si univa il rappresentante delle sicule, non domandavano, nel 1891, per l'abbassamento delle tariffe, che lo stretto rimborso della *spesa viva*, nel nostro ordine del giorno si dice che negli « accordi con le Società ferroviarie e di navigazione, valevoli a far sorgere e svolgere dove mancano di presente o sono insignificanti i trasporti degli agrumi, e per terra e per mare e in servizio cumulativo » deve essere detto che essi seguiranno « senza partecipazione al prodotto netto da parte dello Stato, e *totale rimborso delle spese vive*, oltre quel minimo di utile che rappresenti l'onesto frutto del capitale delle Società ».

Ora, se io scrivessi e parlassi da economista ad economista, non avrei bisogno di aggiungere in modo esplicito il doversi pagare anche il minimo onesto frutto del capitale investito; ma, facendo concessione ai pregiudizi, specie parlamentari e governativi, ciò ho voluto aggiungere, quantunque nel concetto della *spesa viva*, come entra il rimborso del salario, il rimborso del costo del materiale che si consuma, entri egualmente l'indennità del capitale, il cui servizio si compera o si paga. Ciò non di meno, a togliere ogni dubbio e a rasserenare le coscienze dei timorosi di attentare al diritto privato, è stato detto espressamente che la tariffa dei trasporti di terra e di mare deve rimborsare le spese vive includendovi il frutto del capitale.

Ora fate ciò, e soprattutto presto; se lo fate, come vi avviene quando opponete l'argine al fiume irrompente, come fate per tante altre opere di molto minore, comechè forse di maggior visibile utilità e dovere; io penso non arriverà la nuova stagione degli agrumi, che il problema sarà bene avviato a buona soluzione. E più tardi ancora potrà divenire un fatto compiuto quello cui deve mirare la piena esplicazione del secondo ordine del giorno, che cioè: « tra le diverse parti d'Italia insulare e continentale, con la maggior possibile celerità e con minima

spesa, possa prosperare il commercio degli agrumi ».

Se quello che chiediamo voi non fate, tollerate che il dica netto, ciò significherà che, sia pure involontariamente, date ragione, non ai vostri avversari politici, il che sarebbe ben picciola cosa, ma agli irreconciliabili avversari delle istituzioni, e perfino del sacrosanto diritto di privata proprietà.

Io voglio sperare pel mio paese, che ciò non avvenga; onde raccomando vivamente, non la formale accettazione dei quattro ordini del giorno, del secondo in principal modo, ma la cosciente apprezzazione dei medesimi, e la manifestazione a fatti, di determinazioni, di risoluzioni, di provvedimenti, che possano rendere attuosi i desideri della Commissione speciale di cui io mi sono fatto interprete. (*Approvazioni*).

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Rispondo all'onor. Majorana, brevissimamente perchè in questa questione degli agrumi la competenza del ministro dei lavori pubblici è limitata. Sono dolente di non poter accettare il suo ordine del giorno nei termini nei quali è concepito. Le ragioni sono le seguenti:

Appena sorse la questione degli agrumi, io mi sono interessato per ottenere dalle Società ferroviarie un ribasso sulle tariffe, già miti, che venivano applicate al trasporto di questa mercanzia. Le tre grandi Società, la Sicula, la Mediterranea e l'Adriatica, ed in fine anche la Società sicula occidentale, esercente una piccola rete di ferrovie nell'occidente dell'isola, hanno acconsentito a ribassare del 20 per cento le tariffe degli agrumi per il traffico interno, e del 30 per cento le tariffe cumulative per il traffico internazionale; in modo che le une e le altre risultino così equiparate. In conseguenza di queste riduzioni le tariffe al dì d'oggi sono tali, che la spesa per un vagone di 10 tonnellate, e per un percorso di 1000 chilometri, è soltanto di 296 lire. Siamo, o signori, sotto ai 3 centesimi per tonnellata e chilometro, e credo sia la tariffa più bassa che sia stata applicata in Italia. Il carbon fossile da Genova a Milano, che è oggetto di uno dei traffici più importanti, ed è materia prima di tutte le materie prime,

paga centesimi 4.20 a tonnellata e chilometro, ossia quasi una volta e mezza quello che si pagherà per il trasporto degli agrumi.

La proposta di una tariffa a un centesimo e mezzo per tonnellata e chilometro, pare a me che non si possa nemmeno discutere. Ricorderò soltanto al Senato che la più bassa tariffa che sia mai stata applicata, a mia conoscenza, in Europa, quella che la ferrovia del Gottardo introdusse per favorire il consumo in Italia dei carboni fossili dei bacini del Saar in Germania, non poté essere mantenuta, perchè fu provato che la Società non si rifaceva con essa delle spese, e trasportava a perdita.

Ora quella tariffa era di due centesimi e quattro millesimi per tonnellata e chilometro; cioè molto maggiore di quella che ora si metterebbe innanzi pel trasporto degli agrumi. Io non comprendo come si possa scendere sotto ai limiti ai quali le Società hanno di recente consentito. Noto che esse vi hanno consentito in vista della poca importanza del loro traffico. Infatti le due Società continentali insieme, incassano per questo genere di trasporto poco più di 200 mila lire. E soltanto colla mira di dare sviluppo ad un traffico, che può dirsi quasi completamente nuovo, si sono lasciate indurre ad adottare una tariffa a semplice rimborso di spesa.

Tale è quella che esse hanno consentito per il trasporto degli agrumi, perchè ove si esige meno di tre centesimi per tonnellata-chilometro, per le ragioni, che ho detto testè, evidentemente non vi è nulla da guadagnare.

Io non posso d'altra parte dividere le illusioni dell'onor. Majorana sulla efficacia di una ulteriore eventuale riduzione di questa tariffa per sviluppare il traffico degli agrumi dalla Sicilia all'Alta Italia.

Evidentemente l'onor. Majorana, parlando di trasporti interni a grande distanza, e di mercati italiani, non può avere in mente altri mercati se non quelli dell'Alta Italia. Ora per quanto noi riduciamo la spesa sulle ferrovie, il trasporto di agrumi dalla Sicilia all'Alta Italia si farà sempre per mare, perchè questa è la via più conveniente. Seguendo questo altro ordine di idee, il Governo si è appunto studiato di rendere meno costosi i trasporti per mare. Ed io ho poi ottenuto dalle Società ferroviarie l'impegno di prestarsi a stabilire delle tariffe locali da Genova e da Venezia, sia al confine, sia ai

centri principali di consumo dell'Alta Italia, e di favorire così la creazione delle cosiddette piazze di cernita, dove la merce arriva in grande quantità, e donde poi si distribuisce ai piccoli centri di consumo.

Le Società ferroviarie sono disposte a fare queste tariffe locali per percorsi molto minori di quelli a cui alluse l'onorevole Majorana, perchè da Genova a Milano, per esempio, vi sono 160 chilometri, da Genova a Torino 166 e così via: e minori sono i percorsi da Venezia alle città principali del Veneto.

Queste tariffe saranno mitissime; e da questo punto di vista credo che non si potrebbe fare di più.

Lo smercio degli agrumi sul mercato dell'Alta Italia si svilupperà o non si svilupperà; ma se le nostre speranze fallissero, non se ne potrebbe certo far colpa alla carezza dei trasporti ferroviari, perchè le tariffe saranno stabilite ad un limite così basso che anche una ulteriore diminuzione non potrebbe influire sensibilmente sul prezzo della merce al luogo di consumo. La spesa di trasporto di un vagone di 10 tonnellate, che contiene 80 migliaia di frutti, rappresenta appena una piccola frazione di centesimo per ciascun frutto, ed è affatto trascurabile.

Ma io non posso, anche per altro motivo, accettare l'ordine del giorno del senatore Majorana. Lo accetterei se non compromettesse l'applicazione di un principio, che è necessario di mantenere integro, al fine di salvaguardare lo Stato da conseguenze gravissime.

Cosa m'invita a fare l'onor. Majorano col suo ordine del giorno?

Ad abbandonare la partecipazione dello Stato al provento ferroviario degli agrumi. Ora io fui molto lieto di avere ottenuto il ribasso delle tariffe senza sacrificio speciale per lo Stato, appunto perchè fui dispensato dal considerare il caso che lo Stato dovesse rinunciare alla sua parte di prodotto.

Ora debbo dire perchè mi oppongo a che lo Stato, rispetto ai trasporti di agrumi come rispetto a qualsiasi altra mercanzia, rinunci alla parte di provento che gli spetta. È semplice: perchè una concessione che facessimo agli agrumi, e a qualsiasi altra singola mercanzia aprirebbe la porta a molte altre simili concessioni a favore di altre specie di trasporti.

Gli agrumi non sono l'unico prodotto, in crisi; ciò ha riconosciuto anche l'onor. Majorana, quando ha detto che si dovrebbe togliere l'imposta fondiaria, non solo sugli agrumeti, ma anche sui terreni coltivati a sommacco, ecc.

Ora se, per gli agrumi si rinunziasse sui trasporti alla partecipazione dello Stato, si può star certi che lo stesso provvedimento si reclamerebbe rispetto ad ogni altro prodotto colpito da crisi. Anzi fu già invocato per più di un prodotto.

Anche i produttori d'olio d'oliva si agitano per ottenere che le tariffe ferroviarie siano ribassate abbandonando la compartecipazione dello Stato; i produttori di bozzoli chiedono la stessa cosa; i produttori di grano fanno una domanda analoga per poter trasportare la loro merce nelle città marittime, e muovere concorrenza al prodotto estero che vi arriva a condizioni più vantaggiose.

Seguendo questa via delle concessioni, noi smantelleremo la partecipazione dello Stato al provento ferroviario, che rappresenta un introito di 65,000,000 all'anno.

Una volta sola abbiamo rinunciato alla parte dello Stato nei prezzi dei trasporti: ma eravamo dinanzi ad una crisi gravissima; e l'abbiamo fatto colle massime cautele; e non già per motivi riguardanti il mercato interno, ma soprattutto per dare impulso ad una esportazione che ha contribuito a rendere meno grave la crisi agricola ed economica che per lunghi anni ha travagliato il nostro paese.

Eppure fu provvedimento molto grave, per le sue conseguenze; e solo oggi, dopo 10 anni, si incomincia a non risentirne più gli effetti. Durante questi 10 anni questa concessione ha rappresentato per lo Stato sacrifici notevoli.

Mentre capisco che simili sacrifici si potessero fare per interessi di così grande portata come quelli implicati nella crisi vinaria; io non saprei vedere l'opportunità di infirmare un principio, che sta a salvaguardia di un cespite importante dell'erario, per una questione come quella degli agrumi, quando nemmeno si potrebbe essere sicuri di ottenere un risultato notevole. Io insisto a dire che i risultati sarebbero supremamente dubbi, perchè, ripeto, gli agrumi, per essere trasportati dalla Sicilia alla Alta Italia, seguiranno sempre, a mio avviso, la via del mare. E le concessioni che volessimo

fare per il trasporto degli agrumi, dovremmo poi fare per ben altri trasporti, e con ben altri danni per l'erario dello Stato.

Prego quindi il Senato di non accogliere l'ordine del giorno del senatore Majorana.

Tutto quello che per gli agrumi si poteva fare, io l'ho fatto: ho studiato, ho perorato, presso le Società ferroviarie la causa dei produttori di agrumi, e non senza esito, perchè un notevole ribasso di tariffe è già un fatto; e oltreacciò pel commercio interno esiste l'impegno delle Società ferroviarie di accordare tariffe locali, che serviranno a facilitare ed a promuovere la istituzione, nei centri maggiori dell'Alta Italia, delle così dette piazze di cernita. Per effetto di codeste tariffe locali i grandi negozianti e i grandi produttori di agrumi, i quali pei trasporti sino a Genova ed a Venezia si serviranno sempre con vantaggio del mare, potranno inoltrare con poca spesa, i loro prodotti a tre o quattro punti centrali dell'Alta Italia; donde poi li distribuiranno ai mercati di consumo.

Io prometto al senatore Majorana, che cercherò di attuare questo programma colla massima diligenza e pel maggior vantaggio del commercio agrumario. E sin d'ora gli dico che ho fede di conseguire risultati molto migliori, di quelli attendibili dall'altro provvedimento, di cui egli si è fatto sostenitore. Nella richiesta che lo Stato rinunzi alla sua parte nel prezzo dei trasporti, certo è evidente la buona intenzione di giovare al commercio agrumario. Ma nella realtà gli si gioverebbe ben poco; mentre dal punto di vista dello Stato, s'incorrerebbe nell'inconveniente gravissimo di infirmare un principio, senza il quale un importante cespite d'entrata sarebbe compromesso.

Quanto al terzo ordine del giorno relativo all'approdo di Villa S. Giovanni, non ho nessuna difficoltà ad accettarlo. Però debbo dire all'onor. Majorana, che le pratiche per i lavori a Villa S. Giovanni seguono il loro corso, e che non è il caso di eccitare il Governo ad affrettarle, perchè l'amministrazione le spinge già con la massima alacrità.

Premesso questo e mettendomi al punto di vista del commercio agrumario, non vedo poi quale vantaggio esso possa ritrarre dall'approlo in discorso.

L'approlo a Villa S. Giovanni sarà vantag-

gioso per altri interessi; questo è certo; ed è per questo che i lavori furono decisi. Approdando a Villa S. Giovanni si risparmierà tempo, che è elemento importantissimo pel trasporto delle persone.

Lo stesso elemento ha invece un'importanza molto relativa pel trasporto delle merci, e fra queste, per gli agrumi. Nè pesano molto nella bilancia i pochi chilometri di percorso, che si risparmiano approdando a Villa S. Giovanni anzichè a Reggio; perchè trattandosi di percorsi totali non minori di un migliaio di chilometri, pochi chilometri in più o in meno sono una frazione poco meno che trascurabile.

In ogni modo sono pronto ad accettare il terzo ordine del giorno. Del secondo potrei accettare la prima parte, riguardante il servizio cumulativo tra le Società di navigazione e le ferroviarie. Su questo servizio io non mancherò di portare i miei studi, d'accordo col mio collega delle poste e telegrafi, per cercare modo di arrivare a una qualche combinazione, essendo persuaso anch'io che un buon servizio cumulativo terrestre-marittimo possa essere vantaggioso ai traffici in generale.

Concludendo, accetto il terzo ordine del giorno nel senso che il Senato si associa al Governo nel desiderio di affrettare il compimento dei lavori a Villa S. Giovanni, ma non nel senso che il Governo abbia bisogno di questa raccomandazione, perchè l'Amministrazione ha cercato già di spingere innanzi quest'opera con la massima sollecitudine.

Quanto al secondo ordine del giorno io lo posso accettare fino alle parole « servizi cumulativi ». Non posso accettare la seconda parte, perchè indurrebbe a violare un principio che stimo debba rimanere inconcusso nell'interesse della finanza dello Stato.

BRANCA, *ministro delle finanze*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRANCA, *ministro delle finanze*. Ieri l'onorevole ministro del Tesoro osservò giustamente che il filo degli scambi internazionali ha due capi di cui, uno nelle nostre mani, l'altro nelle mani dei paesi, con i quali questi scambi si fanno.

Siccome spesso, ed anche oggi, è ritornato in discussione il principio che tutta la crisi dipende da un sistema protezionista, a cui pare

che s'ispiri il Gabinetto attuale, osservo che non siamo noi, è il mondo che lo fa. È inutile negarlo; l'indirizzo presente è questo: ed infatti la crisi agrumaria è aggravata dagli ultimi provvedimenti che sono stati recentemente votati in America. Non siamo noi che l'abbiamo provocati, anzi tre mesi addietro dissi che non potevamo opporre alcun provvedimento, ed era ben lungi da noi l'idea di fare alcuna rappresaglia che potesse in alcun modo destare da parte degli Stati Uniti d'America, o di altre potenze, nuovi e maggiori appetiti protezionisti. Ma non è in nostro potere di mutare quelle che sono, direi così, leggi statiche dell'economia del mondo, e che dipendono da tanti fattori.

È facilissimo dire: scambiate liberamente. Questa è una massima di facile attuazione, quando non si complica a tanti altri problemi monetari, o di Stato, che non sono nelle mani del Governo italiano, ma che sono i motori dei vari Stati in tutto il mondo, ed a cui dobbiamo conformarci, volenti o nolenti.

Detto ciò, come osservazione d'ordine generale, dico che posso in massima accettare gli ordini del giorno primo e quarto, e dico in massima, perchè occorre che l'onore senatore Majorana non si faccia grandi illusioni. Il dazio sugli agrumi non esiste in tutte le città italiane.

Vi sono molte città in cui il dazio non esiste, in altre rappresenta qualche cosa per la finanza comunale. La riduzione di una lira, ha osservato benissimo il senatore Majorana, è una riduzione imposta dal prezzo attuale degli agrumi, e quindi rientra perfettamente nella legge generale.

Io quindi non mi rifiuto di esaminare il suo ordine del giorno, ma alle sue conclusioni bisogna venire in nome di un principio generale, non a nome di un principio speciale.

Rispetto al n. 4 io debbo dire al Senato qualche cosa che ha meravigliato me, e che forse meraviglierà anche il Senato.

Giammai, come ora, vi è stata una così larga esportazione di agrumi e di essenze: in sette anni agrumi ed essenze hanno raggiunto il massimo dell'esportazione e, nel 1896, e nel primo semestre 1897, l'aumento, specialmente per le essenze, è ancor più sensibile. Io ritengo che questo dipenda dalla bassezza dei prezzi,

quindi non nego l'acutezza della crisi, non nego i lamenti giusti dei produttori, ma questo fatto della diminuzione dei prezzi, qui prendo a volo una parola dell'onore senatore Finali, è comune a tutti, perchè i bozzoli dai tempi di Napoleone I non hanno mai avuto prezzo più basso. Posso dire all'onore senatore Majorana, che parlava dei suoi agrumeti, che io, da due anni, non arrivo a vendere la mia lana, che ha avuto un ribasso di prezzo di oltre il cento per cento, eppure in Italia i tessuti di lana, hanno una protezione altissima. Guai se si dicesse all'onorevole senatore Majorana di mettere un dazio di protezione sulla lana!

Olio, agrumi, bozzoli e altri prodotti hanno subito un ribasso di prezzo, che dipende da una ragione complessa. Alcuni l'attribuiscono alle condizioni monetarie, ma è inutile addentrarci in questo ginepraio: come che sia, la crisi tocca molti punti sensibilissimi della nostra produzione, e tra questi sono gli agrumi.

Ora, detto ciò, dichiaro di accettare i due ordini del giorno segnati ai nn. 1 e 4 dell'Ufficio centrale, ma occorrerà studiare, perchè siano coordinati alla nostra legislazione.

GUICCIARDINI, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GUICCIARDINI, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Poichè l'Ufficio centrale accetta il disegno di legge e non presenta nessun ordine del giorno di mia speciale competenza, avrei potuto anche esimermi dal parlare; ma poichè il relatore ha richiamato la mia attenzione sopra la questione dei bolli doganali di garanzia, devo dirgli in proposito il pensiero del Governo.

Nell'ultimo articolo del secondo dei due disegni di legge che si stanno discutendo, si dà facoltà al Governo di applicare ai recipienti i bolli doganali, destinati a far fede della purezza del prodotto. Ripetendo qui quello che dissi all'altro ramo del Parlamento, dichiaro che il Governo procurerà di servirsi di questa facoltà, ma non prende impegno di servirsene, perchè ancora non è sicuro di avere a sua disposizione mezzi sufficienti per dare al commercio questa garanzia. Studieremo l'argomento, e se mezzi per dare al commercio questa garanzia troveremo, ci serviremo senza dubbio della facoltà che il Parlamento ci offre; ma se mezzi suffi-

cienti non trovassimo, allora è evidente che dovremo astenercene.

Il relatore dell'Ufficio centrale ha espresso anche il desiderio che, ove il Governo si valesse della facoltà d'applicare i bolli doganali di garanzia, dovrebbe fare un passo anche più avanti, quello cioè di dichiarare il bollo di garanzia obbligatorio.

Debbo francamente dichiarare che non posso accogliere questa raccomandazione, e che non posso seguire il relatore su questo terreno. In sostanza, il pensiero del relatore sarebbe questo: il Governo deve di fronte al commercio internazionale garantire la purità di certi prodotti.

Basta enunciare questo concetto per sentirne tutta la gravità. È tema, non nego, degnissimo di considerazione, degno anche di essere oggetto di lunga discussione. Ma è così grave, che non mi pare possa diventare argomento di impegni per parte del Governo.

Alcune parole poi del relatore mi fanno obbligo di determinare il significato e la portata dei provvedimenti presi dal Governo in rapporto alla crisi degli agrumi e del sommacco.

Se la questione che ci sta dinanzi fosse quella di eliminare la crisi di questi prodotti, i provvedimenti sarebbero certo inadeguati; ma siccome la questione è invece di eliminare soltanto quelle cause, di attenuare soltanto quegli effetti della crisi, che è in facoltà dello Stato di eliminare o attenuare, allora i provvedimenti appaiono adeguati e degni di approvazione.

Le ragioni della crisi del sommacco sono diverse. La prima è di carattere generale e consiste in quell'insieme di fenomeni per cui i prezzi di tutte le cose in tutti i mercati tendono a diminuire: questa ragione evidentemente sfugge all'azione del Governo. Un'altra ragione sta nei molti succedanei al sommacco entrati in commercio e nel consumo in questi ultimi anni. Il sommacco è, come è noto, una materia conciante, ma quante di queste materie non sono entrate nel commercio e nel consumo da diversi anni a questa parte? Anche questa è una di quelle ragioni, sulle quali il Governo non può esercitare alcuna azione.

Un'altra ragione infine consiste nelle adulterazioni. Questa è una di quelle sulle quali il Governo può agire, e su questa appunto si propone di agire. I provvedimenti proposti infatti ten-

dono a dare all'autorità politica il mezzo di scoprire le frodi e al giudice di punirle.

I provvedimenti del Governo dunque, per quanto concernono la crisi del sommacco, non possono dirsi inadeguati; colpiscono quelle cause che non sfuggono all'azione dello Stato.

Le cause della crisi degli agrumi sono esse pure varie e complesse, ma la principale è la previsione della chiusura del mercato americano.

La nostra produzione agrumaria ascende a 4,000,000 di quintali, dei quali 2,000,000 sono esportati. Dei 2,000,000 esportati, uno è andato finora agli Stati Uniti d'America. Quindi la perdita del mercato americano rappresenta una perdita equivalente a un quarto della produzione e alla metà dell'esportazione.

Basta enunciare queste cifre per dimostrare evidentemente come la chiusura del mercato americano sia un fatto che non può non avere un gravissimo effetto sulla produzione e sul commercio dei nostri agrumi.

Quid agendum? Evidentemente i provvedimenti più opportuni e più pratici sono tutti quelli che tendono ad aprire nuovi sbocchi, che almeno in parte compensino la eventuale chiusura del mercato degli Stati Uniti.

Il Governo non trascura nulla per aprire nuovi sbocchi ai nostri agrumi, non trascura nessuna cura a questo effetto. A ciò mirano i provvedimenti che, parte in via amministrativa, parte in via legislativa, ha preso o è disposto a prendere.

A questo scopo mirano le riduzioni delle tariffe ferroviarie, che in via amministrativa sono già state ottenute dal mio collega dei lavori pubblici; mirano i servizi cumulativi, per cui già pendono le trattative fra le ferrovie e le Società di navigazione; mirano la riduzione dei dazi di consumo, in quanto sono un ostacolo al consumo degli agrumi nei mercati più ricchi dell'Italia.

Alle cure che il Governo si dà per estendere il consumo interno, vanno naturalmente parallele quelle che si dà per aprire nuovi mercati all'estero: ma su di ciò è meglio trascorrere.

Chi voglia giudicare con senso di giustizia i provvedimenti del Governo deve farsi questo quesito: servono o no ad eliminare quelle cause di crisi sulle quali allo Stato è dato di agire?

Messa così la questione, e così non può non essere messa, è evidente che l'opera del Governo apparisce opportuna, efficace e pertanto meritevole della approvazione del Senato.

PRESIDENTE. L'Ufficio centrale mantiene i suoi ordini del giorno?

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*: Sono obbligato a brevissime osservazioni. Secondo pare, la corrente nelle sfere governative non deve essere assolutamente armonica nella questione che ci occupa. Mi ingannerò, ma il presente, in relazione col passato, e soprattutto la tempra degli uomini, me ne danno piena contezza. Forse, al ministro dei lavori pubblici sarà mancato il tempo di leggere la relazione della Commissione speciale; ma al relatore incombe di richiamarne qualche punto...

PRESIDENTE. Io pregherei il signor senatore Majorana-Calatabiano, di aver riguardo all'ora e alla stagione...

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*... Il pretendere che una legge di questa fatta, per la comodità di chi vuol partire, si abbia da abbandonare come tante altre, temo voglia dire che anche l'onor. presidente creda trattarsi di interessi non gravissimi, o che abbiano scarso rapporto coi provvedimenti che si propongono...

PRESIDENTE. Io credo che quando vi sia una estesa relazione, e quando si è fatto un lungo ed eloquente discorso, è inutile tornarci sopra...

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*... Onorevolissimo presidente, tolleri che io svolga il mio pensiero; ed ogni volta che ne vada lontano, ripetendo, ovvero dicendo cose inutili, ella mi richiami pure; perchè, facendo altrimenti, è a pensare che l'onorevole presidente, tra le altre cose, non ha badato che tanto il ministro dei lavori pubblici, che quello delle finanze, si sono divertiti a parlare di illusioni che si fa il relatore. Onde, se mancassero altri argomenti, vi sarebbe il fatto personale da darmi titolo a parlare.

PRESIDENTE. I ministri hanno detto che accettavano e non accettavano.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*... Hanno definito gli apprezzamenti e i giudizi

del relatore sul punto sostanziale come delle illusioni.

Io sono perfettamente in diritto ed in dovere di chiarire il mio pensiero.

Ora, nella relazione è stato posto in rilievo questo fatto: Credo che tanto il ministro del Tesoro, che ora non vedo presente, come il ministro delle finanze ed il presidente del Consiglio, hanno formulato il mio ordine del giorno sul miglioramento dei noli, con i deliberati che hanno preso in un'altra Amministrazione, della quale l'onorevole Prinetti non faceva parte. Sono essi, e non io, che solennemente hanno affermato questi tre principi: 1° quando non si apporta onere allo Stato; 2° quando non si apporta pregiudizio alle Società ferroviarie; 3° quando tutte le spese vive sono rimborsate rispetto a trasporti di merci che di presente non si fanno: in tali casi, con assoluto abbandono di ogni partecipazione dello Stato al prodotto lordo, deve provvedersi a nuove e adatte tariffe, ragguagliate al rimborso delle spese vive.

E l'ordine del giorno non domanda altro che l'applicazione di codesti tre concetti, premettendo la indispensabile condizione dell'eliminazione di qualsiasi parte di prodotto allo Stato. E quanto alle Società, abbonda anche, l'ordine del giorno, in cautele, circa al modo d'indenizzarle.

L'onor. ministro dei lavori pubblici dice cionondimeno: non si può scendere più che non si sia fatto, nelle tariffe pel trasporto degli agrumi.

Ma io non ho detto nè di scendere, nè di salire: nell'ordine del giorno non sono fissati nè tre centesimi a tonnellata-chilometro, nè due, nè uno e frazioni.

È vero che, come egli opina che non si può scendere al disotto di tre centesimi o di due e mezzo, io opino che si può scendere fino ad uno; ma l'ordine del giorno non stabilisce, ripeto, nè uno, nè due. Io dico solo al Governo d'imprendere e stabilire accordi con le Società ferroviarie e di navigazione.

Ma l'onor. ministro risponde che è impossibile ottener di meglio dello stato presente, e che è anche inutile di studiare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Studierò finchè vuole.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*... Allora perchè rifiuta l'ordine del giorno?

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Perchè l'ordine del giorno è tassativo: impone l'abbandono della partecipazione dello Stato.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*. Questo è un altro argomento. La partecipazione dello Stato non si abbandona; perchè lo Stato nulla percepisce, e me lo prova e dichiara solennemente lo stesso onor. ministro Prinetti, oggi stesso, quando ci dà notizia che le Società ferroviarie non hanno percepito in tutto che un prodotto lordo di 200,000 lire sul trasporto degli agrumi; dunque, di presente, rispetto agli agrumi (grazie, io dico, alle vigenti tariffe commerciali di agrumi) i proventi dello Stato sono quasi zero; essendo zero, - e il ministro dice: commercio quasi nullo, - è chiaro che, durando le cose come stanno, continuerà lo zero perfetto per lo Stato; e lasciando la partecipazione, per i futuri trasporti che si creano con le basse tariffe, lo Stato avrà zero perdita. Che abbandoni una partecipazione che mai avrà, avrà invece utili indiretti ingentissimi.

Ma, si dice: non possiamo abbandonare la possibile partecipazione, perchè non si tratta di cosa di grande importanza.

Cotesto però è superlativo errore dell'onorevole ministro dei lavori pubblici; perchè, anche in questo, gli è mancato il tempo di valutare l'entità e l'importanza del danno che, ogni giorno, si fa più grave all'economia del paese, e a quella dello Stato, in causa della crisi agrumaria.

Ha voluto asserire che non si tratta di un interesse importante come quello delle uve; e questo è un altro errore. L'interesse di difendere gli agrumeti è incomparabilmente maggiore; perchè i capitali che negli agrumeti sono stati investiti e che, da un dì all'altro, son destinati a cadere nel nulla, il tardo prodotto degli agrumeti che rende ancor più ingente il lavoro e il capitale impiegati per averne il prodotto, fanno impallidire le perdite patite per gli investimenti nella coltivazione della vite.

E aggiungasi che la somma delle perdite degli agrumeti rovina a dirittura determinate contrade; le mette nell'impossibilità di costituire utili culture, priva del privilegio di una invidiata ricchezza dovuta al clima di alcune regioni.

Del resto, se lo Stato potè abbandonare la partecipazione dove perdeva; io non posso intendere il perchè si abbia a invocare il principio di non abbandonare la partecipazione, propriamente là dove di presente non esiste, e non havvi la più piccola prospettiva di crearla per l'avvenire. Il ragionamento dell'onorevole ministro sarebbe *oro colato*, quante volte si eliminasse la doppia proposizione di base che si tratta di agevolare il trasporto di merci che non si muovono; e si tratta di crisi enorme, ingente, per la quale, non che favore, non che giustizia, ma anche doveroso concorso e sacrificio si dovrebbero imporre.

Ma ha poi preso il toro per le corna, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, quando afferma: è illusione che da un punto all'altro d'Italia possano essere trasportati gli agrumi. Prima risposta: io già non ho detto che si abbiano a trasportare necessariamente da un punto all'altro d'Italia, e soltanto per terra. Oltre dei punti estremi, che, del resto, sono di scarsa importanza, l'Italia ha il suo immenso centro, cui convergono tutti i raggi terrestri e marittimi. L'ordine del giorno per altro, letteralmente abbraccia il movimento di terra e di mare. A Reggio Calabria conviene pressochè tutto il trasporto per terra od almeno in relazione all'Italia meridionale, e fino a Roma, da cui rimane lontano, parecchio, al di sotto i mille chilometri. A Messina può convenire egualmente il tragitto per terra. A Catania non disconviene ed anche a Siracusa. A Palermo disconviene. Ma è bene inteso che, dovunque si passa, dev'essere associato il movimento di terra a quello di mare, attuando una buona volta con utilità ed economia i servizi cumulativi. Ora, quando tutto è posto in armonia, il problema del trasporto degli agrumi da un punto all'altro d'Italia, dall'estremo dell'isola al centro del continente, e al punto estremo di questo, è pienamente risoluto.

Ma, finchè non saremo posti in condizioni di avere prezzi ragionevoli e celerità di servizio - e tali non sono minimamente quelli promessi - sarà vana ogni speranza di aver tolto in qualche modo la scarsezza e il caro nella maggior parte d'Italia, l'abbondanza e l'avvilimento di prezzo nei centri di produzione degli agrumi.

Che cosa rappresentano 290 lire e più nel trasporto di un carro per 1000 chilometri di ferrovia? Rappresentano, non già soltanto se-

condo me, ma, e ancor più, secondo l'onorevole ministro, l'assoluta inutilità della concessione dell'accordato ribasso.

L'onor. ministro dice, infatti, che nessuno sognerà mai di trasportare per 1000 chilometri di ferrovia, gli agrumi. Ma il motivo sarà, altro fuorchè il caro del trasporto? Perchè, in fatti, le frutta e le erbe dall'Italia, e per ferrovia, vanno in gran parte d'Europa, vanno in Russia? Egli è per le speciali agevolzze concesse nei trasporti internazionali.

Dico pertanto al signor ministro: metteteci in condizioni di trasportare presto e a buon mercato per 1000 e anche per 1500 chilometri 10 tonnellate di arancie e di limoni, e poi vedrete se sarà un'illusione il trasporto per ferrovia. Quando, in ispecie, sarà più oneroso il trasporto cumulativo per mare, vedrete che la concessione servirà a qualche cosa. E se non dovesse servire a nulla, perchè giammai vi sarebbe convenienza di far viaggiare per terra gli agrumi, perchè temete di abbandonare l'inesistente e non sperabile partecipazione dello Stato: perchè non vi valetate del diritto di restringere il costo del trasporto all'unico rimborso delle spese vive delle Società esercenti?

E avrete la stessa sfiducia di buon successo, attuando quanto nell'ordine del giorno, anche rispetto alle distanze di 500 chilometri o poco più? È il mercato di Napoli, rispetto alle Calabria e alla Sicilia, di quanto sarebbe lontano in più della percorrenza dei 500 a 700 chilometri?

Ma, quando fosse aperto direttamente il solo mercato di Napoli a condizioni vantaggiose, chi potrebbe anticipatamente stabilire l'importanza dello svolgimento dei traffici? E non deve tenersi di mira il mercato di Roma? E dovrà valere a nulla il servizio di mare cumulativo?

Io penso che, se il ministro, invece di procedere, come temo, per tema obbligato di non far abbandonare allo Stato ciò che non ha nè avrà; di non invitare le Società, specie di navigazione, ad accontentarsi di noli rimborsanti le sole spese vive; di presupporre che di simiglianti agevolzze scarso o nullo utile verrebbe in lenimento della crisi, volesse molto meglio ponderare la cosa, verrà di sicuro in sentenza contraria, e darà virtù pratica al nostro secondo ordine del giorno.

Anche abbandonando il sistema di ragionare a base di tema obbligato, l'onorevole ministro si persuaderà essere del tutto erronea la sua affermazione pregiudiziale che, non soltanto l'approdo, ma, e soprattutto, l'applicazione dei *ferry-boats* a Villa San Giovanni, non gioverà nè alle uve, nè agli agrumi. È presupposto costoso che non si può ammettere. Ma perchè, domando io allora, perchè si è parlato di questi *ferry-boats*? Se chi manda merci da Messina per Villa San Giovanni, valendosi dei *ferry-boats*, non s'indirizzerà fino ad Udine, non se ne varrà nemmeno per l'Italia meridionale, per Napoli, per Roma, per Firenze, e più lontano ben pure?

Comunque sia, riconosco con dolore che, tra la Commissione speciale e il ministro dei lavori pubblici, esiste sostanziale differenza di opinioni, anzi di propositi. Onde mi credo costretto a raccogliere le vele.

Vi sono quattro ordini del giorno - e qui vengo all'invito dell'onorevole presidente -.

Rispetto a quello gravemente controverso, se il Governo non lo accetta, io nemmeno farei il tentativo di farglielo imporre dal Senato; e così farei, non soltanto per la semplice ragione che dubiterei del buon successo del tentativo, ma anche perchè io non sono mosso da ragioni politiche contro il Ministero; e so che nulla guadagnerei ove al Governo s'imponesse un ordine del giorno che in precedenza dichiarava di non accettare nella parte più importante.

L'onorevole ministro Prinetti dice che ne accetta la prima parte, ed io non ho che farmene; ripeterebbe qui parole dette altrove.

L'ordine del giorno, nel concetto della Commissione speciale, è un tutto indissolubile, l'una parte è mezzo o fine dell'altra; togliendone la parte essenziale, non vale la pena, del rimanente, di farne materia di un ordine del giorno.

Riconosco peraltro che della dichiarazione del signor ministro tutti possiamo prendere atto, e cioè del buon volere di rendere un fatto compiuto quello che finora non è stato, e da tantissimi anni è stato promesso, l'attuazione cioè dei servizi cumulativi.

Il Senato prenda atto pure della dichiarazione di svolgere le comunicazioni, a buon mercato e con celerità, dalla via di mare. Detto ciò, la Commissione che, del resto, non è molto nu-

merosa, lascia il suo ordine del giorno, dichiarando espressamente che separa la sua dalla responsabilità del Governo.

Circa agli altri tre ordini del giorno, dirò brevemente. Quello che porta il numero terzo, rispetto alla più pronta applicazione del passaggio dello stretto di Messina a Villa San Giovanni e mediante i *ferry-boats*, per quanto il signor ministro dei lavori pubblici abbia detto che non sarebbe stato necessario, io approfitto del suo buon volere di accettarlo, e però lo mantengo.

Quanto all'onorevole Branca, il quale ha voluto fare un appunto difendendo la necessità in cui si trova l'Italia di perseverare nel suo presente indirizzo economico politico, io dirò semplicemente che il suo ragionamento somiglia alquanto a quello del suo collega dei lavori pubblici, per ciò che riguarda la facilitazione dei mezzi di comunicazione. Onde osservai che come le ferrovie e la navigazione avversavano i traffici durando nell'indirizzo presente, così, perseverando nel sistema di artificio, detto di protezione, non vedremo sollevare l'economia nazionale, la cui depressione è contemporanea al fatto della mutata politica economica, e a questa massimamente è dovuta.

Non è stato questo Ministero, è vero, quello che mutò indirizzo, nè io cotes' accusa non gli ho rivolta; anzi, e da questo Ministero, e dall'altro che nel 1891 l'aveva preceduto (vale a dire da quello in cui prevaleva la compagine presente) io aveva avuto illusione che qualche mutamento d'indirizzo si sarebbe adottato. Ma fermo proposito di mutamento non ci fu allora, nè più da vicino; ed è inutile il tornarci sopra.

Ringrazio l'onorevole ministro delle finanze che pare abbia accettato gli altri due ordini del giorno.

Se non che, per quanto egli abbia assai scarsa fede (nel che viene a confermare l'assunto della Commissione, che cioè si deve avere scarsa fede nella utilità dei provvedimenti prossimi a esser votati) nell'utilità della eliminazione assoluta del dazio comunale, io dico che gioverà realmente a qualcosa, e, se non altro, sarà un omaggio reso alla solidarietà italiana.

Circa all'altro ordine del giorno, che sembra sia stato anche da lui accettato, benchè non ne abbia fatto esplicita parola, a quello cioè di promuovere una legge per l'applicazione

all'agro cotto delle agevolanze date alle industrie trasformatrici degli agrumi in prodotti chimici, vorrei pregarlo che tenesse modo di recarlo in atto al più presto possibile.

E, poichè l'ora incalza, io chiudo il mio discorso rimettendo al Senato la deliberazione sul merito dei due disegni di legge.

PRESIDENTE. Procederemo allà votazione dei singoli ordini del giorno.

Il primo è così concepito: « Il Senato invita il Governo a presentare un disegno di legge che abolisca il dazio comunale di consumo sugli agrumi ».

Domando al Governo se accetta quest'ordine del giorno.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro delle finanze*. Ho già dichiarato che accettavo l'ordine del giorno sui dazi comunali, e l'altro sull'acido crudo e cotto ossia i nn. 1 e 4 come un invito al Governo di studiare la materia rispetto alla legislazione generale vigente, perchè sono principî che vanno ponderati; non posso assumermi l'impegno formale di presentare un disegno di legge sulla materia, come ho fatto per gli zolfi. Non lo posso accettare inquantochè, lo ripeto, si tratta di principî connessi con principî generali di legislazione.

Quindi con queste dichiarazioni e riserve, dichiaro che accetto l'ordine del giorno n. 1 e il n. 4, per farne oggetto di largo e ponderato studio, e proporrei che si dicesse *studiare* invece di *presentare*. Ad ogni modo, il presentare importerebbe sempre uno studio preliminare, perchè questi principî formulati nell'ordine del giorno siano armonizzati con la forma generale della nostra legislazione. Quanto alla forma, non ci tengo, e mi rimetto al relatore ed al Senato.

PRESIDENTE. Mi pare che si potrebbe dare a quest'ordine del giorno un'altra forma, come per esempio: « Il Senato prende atto delle dichiarazioni del Governo ».

BRANCA, *ministro delle finanze*. Sì, va benissimo.

PRESIDENTE. Domando all'Ufficio centrale se accetta questa formola, perchè la formola con cui l'ordine del giorno è scritto, non so come metterla ai voti, inquantochè l'accettazione del

Governo non è assoluta ed esplicita, ma è piena di riserve.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*. La prima risposta del signor ministro mi aveva persuaso che riconoscesse, se non la necessità dell'ordine del giorno, quella di provvedere con efficacia ed urgenza all'attuazione della legge sul passaggio dello stretto di Messina per Villa San Giovanni, e a mezzo dei *ferry-boats*.

Ora mi si fa temere che s'inforsì e urgenza e importanza, e si versò in un equivoco. Domandare quindi di prendere atto delle dichiarazioni nei termini adoperati dal signor ministro, a me pare troppo poco.

Onde preferisco ne prenda pure atto il Senato; ma non intendo farne oggetto di un ordine del giorno; frattanto ritiro quello che era stato presentato in nome della Commissione.

PRESIDENTE. Dunque l'ordine del giorno dell'Ufficio centrale è ritirato.

Ritirato il primo e dichiarato di ritirare anche il secondo ordine del giorno, veniamo al terzo.

Questo suona così:

« Il Senato invita il Governo del Re ad affrettare l'applicazione della legge sul passaggio dello stretto di Messina con approdo diretto a Villa San Giovanni, ponendo in esercizio i *ferry-boats* ».

Domando al Governo se accetta quest'ordine del giorno.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Io ho dichiarato di accettare l'ordine del giorno come un augurio che questi lavori possano essere compiuti presto, poichè proprio non credo che ci sia motivo ad invitarmi ad affrettare l'opera mia. I lavori sono ordinati da una legge che ha stanziato i fondi, e da parte mia, come ho già dichiarato, non tralascierò nulla, perchè la legge abbia la più rapida e la più pronta esecuzione.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*. Ho detto che ritiro anche quest'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Anche il terzo ordine del giorno è ritirato.

Se nessun altro chiede di parlare, la discussione generale s'intenderà chiusa.

Veniamo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Fino a tutto il 1900 il dazio di consumo che i Comuni possono imporre sugli agrumi non dovrà eccedere il limite di lire una per quintale.

(Approvato).

Art. 2.

Le fabbriche che saranno impiantate per utilizzare gli agrumi nella preparazione dei prodotti chimici, come acido citrico, citrato di calce, e simili, saranno, per otto anni, dal giorno in cui si trovino nelle condizioni di cui all'art. 8 della legge 11 luglio 1889, n. 6214, esenti dall'imposta di ricchezza mobile.

Saranno pure esonerate dalla detta imposta, per otto anni tutte le fabbriche di acido citrico e di citrato di calce già esistenti nel giorno della promulgazione della presente legge.

Per godere della esenzione, gli esercenti delle fabbriche nuove, prima di intraprendere la lavorazione e quelli delle fabbriche già esistenti, entro un mese dall'attuazione della presente legge, dovranno farne domanda all'agente delle imposte.

Sorgendo divergenze fra l'agente delle imposte e l'esercente, decideranno le Commissioni amministrative e in ultimo grado la Commissione centrale delle imposte dirette.

Non è ammesso reclamo innanzi all'autorità giudiziaria fuorchè per causa d'incompetenza, di eccesso di potere, e di violazione di legge.

(Approvato).

Art. 3.

Gli atti relativi alle vendite volontarie di agrumi a pubblici incanti, effettuate da Borse di commercio legalmente istituite, saranno esenti dal pagamento della tassa proporzionale di registro del 0,50 per cento.

Per la registrazione di tali atti sarà applicata invece una tassa fissa di lire una.

Le medesime disposizioni di esenzione di tassa proporzionale e di pagamento di tassa fissa saranno applicate alle vendite volontarie di agrumi ai pubblici incanti, eseguite dai magazzini generali ai termini dell'articolo seguente.

(Approvato).

Art. 4.

All'art. 1 della legge 17 dicembre 1882, n. 1154 (serie 3^a) che approva il testo unico delle leggi sui magazzini generali si aggiunge il seguente comma:

« 3° di eseguire la vendita volontaria ai pubblici incanti delle merci depositate ».

Alle vendite volontarie degli agrumi e dei prodotti agricoli nei magazzini generali non saranno applicate le disposizioni dell'art. 478 del Codice di commercio per ciò che concerne i termini e le formalità di pubblicazione dell'avviso d'asta nel giornale degli annunci giudiziari.

All'art. 3 di detta legge dopo il primo comma aggiungere:

« Con le medesime norme potranno essere istituite delle sezioni separate per la vendita ai pubblici incanti delle merci depositate in applicazione del n. 3 dell'art. 1 ».

(Approvato).

PRESIDENTE. Viene ora il 2° progetto di legge: « Provvedimenti per prevenire e combattere le frodi nel commercio delle essenze di agrumi e in quelle del sommacco » (N. 116).

Rileggo gli articoli:

Art. 1.

Chiunque fabbrica, tiene in deposito o pone in vendita essenze di agrumi o sommacchi triturtati o in polvere, che siano commisti a sostanze eterogenee, deve indicare, con chiari caratteri, la qualità e la quantità delle commistioni sui recipienti che le contengono, sui fogli di spedizione, sulle fatture e sui registri che le riguardano.

Il trasgressore è punito con la multa da 100 a 500 lire; cui può aggiungersi, in caso di recidiva, la detenzione sino a un mese.

(Approvato).

Art. 2.

Chiunque vende essenze di agrumi o sommacchi triturtati non genuini o in polvere senza che siano accompagnati dall'indicazione prescritta nell'articolo precedente, o senza altri mezzi rendere consapevole il compratore di tale loro qualità, è punito con la multa da 200

a 1000 lire, e in caso di recidiva con la reclusione sino a tre mesi.

Se la vendita sia fatta con destinazione all'estero, la pena è aumentata della metà.

(Approvato).

Art. 3.

Chiunque commercia sommacchi o essenze di agrumi è tenuto, ovunque la merce si trovi, a fornire campioni per le analisi ad ogni richiesta ed a scelta del prefetto, del sottoprefetto, del sindaco o del presidente della Camera di commercio.

I contravventori di queste disposizioni saranno puniti con ammenda da L. 100 a 500.

(Approvato).

Art. 4.

Le stazioni agrarie e i laboratori di chimica agraria alla dipendenza dello Stato, nonchè i laboratori chimici municipali, sono obbligati di eseguire le analisi del sommacco e delle essenze di agrumi che si sospetteranno non genuini, mediante pagamento di una modica tassa, da fissarsi col regolamento della presente legge.

Qualora tali essenze o sommacchi fossero presentati da privati e l'analisi li dimostrasse non genuini, gli Istituti predetti dovranno sollecitamente farne denuncia alla competente autorità.

Le modalità concernenti il prelevamento dei campioni e la presentazione delle essenze e dei sommacchi destinati alle analisi, saranno fissate dal regolamento.

(Approvato).

Art. 5.

Le sentenze di condanna saranno, a cura dello Stato e a spese dei condannati, pubblicate nei giornali locali ed affisse nell'albo della Camera di commercio del comune e dei Comizi agrari della provincia dove i trasgressori hanno l'opificio, la sede, la residenza, e, nel caso di essenze o sommacchi spediti fuori del Regno, anche nell'albo dei Consolati italiani del paese dove la merce è spedita e in qualcuno dei principali giornali del luogo.

(Approvato).

Art. 6.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere, mediante regolamento, all'attuazione della presente legge.

Potrà altresì il Governo, quando e come lo creda opportuno, con apposite disposizioni determinare le cautele che stimerà meglio adatte ad impedire le adulterazioni contemplate nella presente legge, anche con la istituzione di timbri doganali facoltativi a spese degli esportatori.

Siffatte disposizioni, come il regolamento di cui al comma 1° di questo articolo, saranno emanate per decreto reale, udito il Consiglio di Stato, e potranno con le stesse guarentigie essere modificate.

(Approvato).

PRESIDENTE. Questi progetti di legge si voteranno poi a scrutinio segreto.

Chiusura di votazione.

La votazione è chiusa.

PRESIDENTE. Prego i signori senatori, segretari, di procedere allo spoglio delle urne.

(I signori senatori, segretari, fanno lo spoglio delle urne).

Approvazione della spesa di L. 12,669 56 sul bilancio del Ministero dell'interno pel 1896-1897 occorsa in seguito alla Conferenza internazionale di Venezia per i provvedimenti sanitari da adottarsi contro il pericolo d'invasione della peste bubonica e imputazione al bilancio dell'entrata di una somma corrispondente come prodotto dalla vendita dei sieri. (N. 103).

PRESIDENTE. Intanto procederemo alla discussione del n. 5 dell'ordine del giorno: « Approvazione della spesa di L. 12,669 56 sul bilancio del Ministero dell'interno pel 1896-97 occorsa in seguito alla Conferenza internazionale di Venezia per i provvedimenti sanitari da adottarsi contro il pericolo d'invasione della peste bubonica e imputazione al bilancio dell'entrata di una somma corrispondente come prodotto della vendita dei sieri ».

Prego il signor senatore, segretario, Taverna di voler dar lettura del disegno di legge.

Il senatore, segretario, TAVERNA legge:
(V. Stampato n. 103).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Se nessuno chiede di parlare, la discussione generale è chiusa, e procederemo a quella degli articoli che rileggo:

Art. 1.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 12,669 56 sul capitolo n. 50 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1896-97 « Spese varie per i servizi della sanità pubblica, acquisto di opere scientifiche, gratificazioni e compensi per lavori eseguiti nell'interesse della sanità pubblica, per servizi ad essa attinenti tanto del personale amministrativo del Ministero e delle provincie, quanto dai sanitari ».

(Approvato).

Art. 2.

La somma di L. 12,669 56 proveniente dalla vendita del siero antidifterico, vaccino anticarbonchioso, malleina e tubercolina e da versarsi in tesoreria, verrà portata in aumento alla previsione approvata dallo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1896-97 al nuovo capitolo n. 49 bis « Prodotto dei sieri forniti dalla Direzione della sanità pubblica ».

(Approvato).

PRESIDENTE. Questo progetto di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI. Io proporrei che domani la seduta pubblica avesse principio alle ore 14.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario, domani cominceremo la seduta alle ore 14.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto:

Rendiconto generale consuntivo dell'am-

ministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1895-96 :

Votanti	73
Favorevoli	65
Contrari	8

(Il Senato approva).

Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1897-98:

Votanti	73
Favorevoli	65
Contrari	8

(Il Senato approva).

Modificazioni delle disposizioni per il servizio degli inabili al lavoro :

Votanti	73
Favorevoli	55
Contrari	18

(Il Senato approva).

La seduta è sciolta (ore 19 e 05).

