

## TORNATA DEL 21 GIUGNO 1858

-29-

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCHESE CESARE ALFIERI.

**SOMMARIO.** *Relazione sul progetto di legge per l'ordinamento dell'amministrazione forestale — Continuazione della discussione sul progetto di legge per l'abolizione delle associazioni privilegiate di lavoratori — Proposta del senatore Elena in ordine all'articolo 3 combattuta dal ministro delle finanze — Nuova proposta di un'aggiunta all'articolo 3 fatta dal senatore Elena ed accettata dal ministro delle finanze — Parlano i senatori Gioia relatore, e Elena — Approvazione dell'articolo 3 coll'aggiunta del senatore Elena — Schiarimenti richiesti dal senatore Elena sull'articolo 4 e forniti dal relatore Gioia — Proposta al riguardo del senatore Elena — Osservazioni del ministro delle finanze — Parole del relatore Gioia a confutazione della proposta del senatore Elena — Parlano sulla medesima il senatore Gallina, il ministro delle finanze, i senatori Di San Martino e Des Ambrois — Approvazione dell'articolo 4 — Emendamento all'articolo 5 proposto dal senatore Farina — Dichiarazione e proposta del ministro delle finanze — Parlano sul medesimo i senatori Gioia relatore, Di San Martino e Di Castagnetto — Proposta del senatore Des Ambrois — Osservazioni del senatore Elena e del ministro delle finanze — Aggiunta all'emendamento del senatore Farina proposta dal senatore Di San Martino — Adozione dell'emendamento del senatore Farina coll'aggiunta del senatore Di San Martino — Appunto del senatore Farina sulla seconda parte dell'articolo 5 — Spiegazioni al riguardo del relatore Gioia — Approvazione dell'articolo 5 — Obbiezioni del senatore Elena sull'articolo 6, combattute dal relatore Gioia — Osservazione e proposta del ministro delle finanze su quest'articolo — Approvazione dell'articolo 6 e dell'intero progetto — Adozione del progetto di legge per l'autorizzazione di una maggiore spesa di lire 500,000 per l'arginamento dell'Isère e dell'Arc.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4 pomeridiane.  
(Sono presenti i ministri delle finanze, dei lavori pubblici, di grazia e giustizia ed il ministro Paleocapa.)  
QUARELLI, segretario, dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, il quale è approvato.

### RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER RIORDINAMENTO DELL'AMMINISTRAZIONE FORESTALE.

**PRESIDENTE.** Debbo annunciare al Senato che è stato deposto sul banco della Presidenza il rapporto della Commissione incaricata dell'esame del progetto di legge sull'ordinamento dell'amministrazione forestale. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 49.)

Esso verrà dato alle stampe, e fra pochi giorni sarà distribuito.

### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'ABOLIZIONE DELLE ASSOCIAZIONI PRIVILEGIATE DI LAVORATORI.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno porta la continuazione della discussione sul progetto di legge per l'abolizione delle associazioni privilegiate di lavoratori.

Essa si era nell'ultima seduta fermata all'articolo 3, di cui darò ora lettura.

« Art. 3. Saranno mantenuti nell'esercizio della loro arte, industria o professione, sotto l'osservanza dei nuovi regolamenti, tutti coloro che attualmente fanno parte di alcuna delle associazioni abolite, purchè ne facciano la domanda entro il termine che verrà prescritto, facendo constare della loro buona condotta. »

**ELENA.** Proporrò la soppressione delle ultime parole dell'articolo, « facendo constare della loro buona condotta, » e ne dico il perchè.

Le persone, le quali sono contemplate in questo articolo, hanno già subito tutte le formalità che si richiedevano per essere iscritte nelle varie corporazioni: fra queste formalità vi è quella appunto di far constare della loro buona condotta antecedentemente tenuta. Ora, mentre si dispensano tutti gl'iscritti dalle altre formalità di cui è caso nell'articolo 2, mi pare che sarebbe di tutta convenienza dispensare altresì costoro dal far constare della loro buona condotta; perchè quando furono iscritti, o demeritarono e furono cancellati e così non avrebbero più il diritto dell'iscrizione, o non demeritarono, e sono restati nelle corporazioni. Quindi non è il caso di fare loro produrre i certificati, i quali non si sa che importanza abbiano, e non avrebbero altro effetto che di cagionare a questi 8000 circa

individui una spesa la quale non è tanto indifferente, trattandosi di certificati del tribunale provinciale, e della Corte d'appello. Per queste osservazioni, ripeto, parmi che sarebbe conveniente di sopprimere le ultime parole dell'articolo 3.

**LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze.** Veramente il dilemma posto innanzi dall'onorevole Elena pare stringente. Se prima di essere ammesso in queste corporazioni, secondo i regolamenti in vigore, si richiede che ogni individuo presenti gli attestati opportuni per provare la sua buona condotta, se anche durante il tempo in cui fa parte di una di queste corporazioni deve tenere una buona condotta, e se nel caso che venisse meno alla medesima, ne viene escluso, parrebbe a prima giunta affatto inopportuna questa prescrizione. Ma bisogna considerare le cose anche dal lato pratico: si sa che nelle corporazioni, tanto più quando sono vecchie, s'insinuano degli abusi, e fra questi quello della tolleranza. Generalmente non si osa da quelli che hanno la direzione di queste istituzioni, o per una certa qual bonarietà, o per un riguardo personale, non si osa, dico, commettere un atto che è sempre in qualche modo odioso, che desta sempre delle ire, delle animadversioni, non si osa mettere in esecuzione disposizioni rigorose, benchè comminate dai regolamenti. Quindi si tollerano individui, i quali veramente per la loro condotta, pei loro atti forse non sarebbero più degni di stare in tali corporazioni.

Io non avrei qui fatti da addurre in appoggio di questa mia supposizione, ma tengo per probabile che ciò succede in queste corporazioni come succede in tutte le altre istituzioni. Parve quindi al Ministero di non dover lasciare sfuggire tale occasione per proporre una radicale riforma di queste istituzioni, onde eliminare così individui, che per avventura non fossero forniti delle qualità morali volute, affinchè nulla avvenga di sconveniente. Essendo questa una disposizione generale, sembrami che non possa recare offesa a nessuno degli individui in particolare, ma anzi presenti una guarentigia maggiore per la buona riuscita della riforma.

Per queste considerazioni affatto pratiche, io credo che sarebbe bene di mantenere questa ultima parte dell'articolo medesimo. Beninteso che nei regolamenti verrebbe determinato a chi spetta di esaminare questi certificati, e si procurerebbe che i medesimi potessero essere somministrati senza costo di spesa.

In tal guisa si eviterebbero gli inconvenienti che teme l'onorevole senatore, o noi ci riserviamo un mezzo di più per far sì che queste nove società offrano sotto tutti gli aspetti le guarentigie che il commercio e la sicurezza pubblica hanno diritto di esigere. Per conseguenza, io credo, ripeto, che sia miglior cosa il conservare quest'ultima parte dell'articolo 3.

**ELENA.** Io posso assicurare il signor ministro che tutte le iscrizioni sono precedute dalla presentazione de' documenti che ho annunziati. Tuttavia onde eliminare il timore di qualche inconveniente si potrebbe fare la seguente aggiunta, cioè: *che i certificati relativi saranno*

*rilasciati in carta semplice e gratuitamente.* Senza questa disposizione, sopra 3000 individui a 10 lire caduno, sarebbe un aggravio di 30,000 lire.

**LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze.** Io non avrei difficoltà di accettare questa condizione perchè non si tratta qui di fare una legge fiscale, sibbene una legge che riformi queste istituzioni senza costo di spesa per gli individui i quali ne debbono fare parte.

**PRESIDENTE.** Sarebbe bene che fosse formulato l'emendamento in aggiunta anche per dire da chi dovranno essere rilasciati questi attestati.

**GIOLA, relatore.** Sarebbe un po' difficile di dire a priori da chi e come potranno essere rilasciati questi attestati. Ciò risulterà dalle diverse condizioni di dipendenza in cui si possono trovare le diverse corporazioni che si tratta ora di abolire. Quindi crederci che si potrebbe senza inconvenienti conservare le parole nella generalità con cui si leggono nell'articolo. Niente però vieta che si aggiunga un alinea nel quale sia detto che i certificati di buona condotta potranno essere rilasciati in carta libera e senza spesa.

La Commissione molto volentieri consente in questa parte alla proposta fatta dall'onorevole Elena.

**ELENA.** Domando la parola per dare uno schiarimento.

Secondo il regolamento del 15 febbraio 1851, approvato con decreto reale, pochissimi dei certificati necessari per queste iscrizioni sono rilasciati gratis; eccettuati quelli che dipendono dal Ministero della guerra, gli altri costano tutti qualche cosa. Si richiede 1° Fede della nascita per constatare l'età, la quale si rilascia gratuitamente, ma bisogna pagare la carta bollata. 2° Certificato del sestiere, in cui basta che si attesti la sua buona condotta, e questo credo pure che sia rilasciato gratuitamente, ma è pur necessaria la carta bollata. 3° Certificato criminale della segreteria del magistrato d'appello, e di quella di prima cognizione, esclusivo da ogni condanna, e questi costano complessivamente 8 o 9 lire.

**GIOLA, relatore.** Io credo meno opportuno lo andare cercando ora da chi dovranno essere dati i certificati. Spetterà al Governo nelle istruzioni ulteriori che dovrà emettere, di indicare le persone da cui questi certificati potranno domandarsi.

**PRESIDENTE.** Allora l'aggiunta direbbe: « I certificati di buona condotta richiesti in questo articolo saranno rilasciati in carta libera e gratuitamente. »

Metto ai voti l'articolo 3 con quest'aggiunta.

(È approvato.)

« Art. 4. Le disposizioni dell'articolo primo non sono applicabili:

« 1° Ai facchini detti del bollo, ai grassini del deposito dei salumi, nè a qualsivoglia altra categoria di agenti od inservienti dell'amministrazione delle dogane;

« 2° Ai pubblici misuratori e pesatori della città e porto di Genova;

« 3° Alla compagnia dei soccorsi marittimi. »

**ELENA.** Nel progetto ministeriale si legge: « nè a qualsivoglia altra categoria di agenti od inservienti dell'amministrazione delle dogane. »

Confrontando questa disposizione con quanto è scritto nella relazione del signor ministro, si vede che qui si fa allusione ai piloti da grano; imperocchè in quella relazione è detto che essi (i piloti da grano) « sono nominati dalla Camera di commercio, debbono vegliare sull'esattezza della misurazione e fare come da agenti subalterni dell'amministrazione doganale. »

Queste parole sono mantenute nel progetto della Commissione, ma nei motivi non si concorda, perchè parlando di questi piloti da grano, mentre il signor ministro li riconosce come agenti subalterni dell'amministrazione doganale per cui si possono comprendere in questa disposizione, il progetto dell'ufficio centrale ne li esclude; ecco ciò che dice l'ufficio:

« Le informazioni raccolte dimostrano che essi non hanno niuna dipendenza apprezzabile dall'amministrazione anzidetta, e che le loro funzioni presenti si terminano a tenere il sacco in cui si versano i cereali, vegliando che invece di cereali, non si mettano altre merci soggette a dazio. » e continuando dice:

« Ora l'amministrazione potrà essa stessa vegliare (e certo in modo assai più rassicurante) perchè non si commettano le frodi dianzi accennate, e quanto al tenere il sacco nel versare dei grani, non è tal servizio che possa meritare la conservazione di aggregazioni privilegiate. »

Dopo queste parole parrebbe consentaneo di sopprimere le espressioni che sono nel progetto ministeriale e ripetute nel progetto della Commissione che ho letto e dicono: « nè a qualsivoglia altra categoria di agenti od inservienti delle dogane; » in quanto che io confesso che non conosco quali altri agenti delle dogane si vogliano comprendere con queste espressioni.

Ciò che importa adunque si è di stabilire se questi piloti da grano restano ovvero se sono soppressi; e qualora il Senato li voglia soppressi, allora mi riservo di fare una proposta relativamente a questi stessi individui. Ma su questo punto credo indispensabile che prima il Senato si spieghi.

**GIOTA, relatore.** Credo che indubitabilmente sia nell'intenzione del progetto di legge di sopprimere questi così detti *piloti da grano*. Questi piloti da grano avevano in passato qualche dipendenza dall'amministrazione delle finanze, perchè servivano principalmente ad assicurare la riscossione fedele del dazio dei grani. Ma dopochè fu sciolto l'obbligo del dazio, le funzioni di questi così detti piloti da grano si sono veramente ridotte all'ufficio meccanico di tenere il sacco e d'intervenire (senza apprezzabile necessità) nelle operazioni che riguardano il caricamento e scaricamento dei grani. Da ciò è chiaro che questa corporazione deve venire compresa nel numero di quelle che si sono volute sopprimere.

In questo senso pure è il rapporto della Commissione genovese, la quale ha riconosciuto anche essa che questi

così detti piloti da grano non hanno adesso nessuna reale utilità. Ripeto che la potevano avere quando ci era un dazio da riscuotere sui grani; ma ora che il dazio non c'è più, è evidente che non possono avere più nessuna importanza. Quindi non è da dubitare che la loro abolizione non si debba ritenere come pronunciata nell'articolo 1, il quale in generale ha abolito tutte le corporazioni privilegiate, salvo soltanto quelle per cui fu fatta eccezione espressa negli articoli 4 e 5.

**ELENA.** Che fosse intenzione dell'ufficio centrale che anche questa corporazione venisse soppressa, lo credo perchè risulta dalle parole stesse del rapporto.

Ma dopo quelle parole, mantenendosi nel testo le espressioni che questa soppressione non si riferisce a qualsivoglia altra categoria di agenti od inservienti delle dogane, e il rapporto del signor ministro riconoscendoli in certo modo agenti della dogana, questi piloti ad un'occorrenza potranno dire: di quali altri agenti ha voluto parlare la legge? Chi altri intende la legge di escludere da questa soppressione se non siamo noi quelli? E ciò potrebbero dire con sicurezza in quanto che, a mio avviso, non esiste altra corporazione fuori che questa la quale possa vantarsi di avere qualità di agenti doganali.

Mi si può obiettare: la dogana ha degli inservienti; benissimo, ma non sono corporazioni, sono inservienti che la dogana prende alla giornata, o mensilmente od anche annualmente, i quali lavorano per conto proprio isolatamente e non presentano ombra di corporazione.

Io credo dunque che bisogna sopprimere queste parole, perchè così i piloti da grano non potranno invocarle per provare che essi sono conservati, siccome avanti la qualità di agenti doganali. Se, come ho detto, esistessero altre corporazioni dipendenti dalla dogana, allora certo che si dovrebbero mantenere; ma il signor ministro lo saprà se esistano, io non lo credo.

**LANA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze.** Nella relazione ministeriale è detto che questi piloti da grano servivano per misurare il grano e tenere il sacco; che però dopochè fu abolita la gabella sul grano, l'unica loro occupazione è quella di tenere il sacco.

Dunque è evidente che la sola attribuzione che prima avevano (cioè quella di assistere alla misura del grano, onde su questa misura la dogana potesse regolare il dazio) è cessata coll'abolizione del dazio sul grano. Quindi essendo cessata l'attribuzione che dava loro la qualità di agenti doganali, cessano di essere agenti doganali.

Mi pare che questa sia la conseguenza necessaria e rigorosa; onde non possono essere contemplati nelle espressioni generiche dell'ultimo alinea dell'articolo 4; espressioni con cui pare che la legge voglia contemplare qualsiasi altra persona, la quale presti un'opera nel porto di Genova per servizio dell'amministrazione doganale.

Io veramente non saprei ora dire se esistano altre corporazioni oltre quelle specificamente qui indicate,

eppercìo parmi buon consiglio il lasciare quest'espressione generica, perchè qualora ve ne esistano altre possono venirvi comprese.

Mi pare che non si possa temere la conseguenza notata dall'onorevole Elena, cioè che questi piloti da grano, appoggiati alle parole della relazione ministeriale, possano, direi, dichiarare che essi si trovano contemplati in queste espressioni generiche. Ciò non potrà mai avvenire, in quanto che evidentemente, come dissi, essi non sono più agenti doganali; il loro impiego è ormai ozioso, inutile, nè servirà ad altro che a far pagare qualche centesimo di più per misura ai compratori e venditori di frumento.

Per altra parte osservo che, sopprimendo le parole indicate dall'onorevole preopinante, forse, senza volerlo, si annullerebbero alcuni impieghi, i quali saranno ancora necessari nel porto franco a servizio delle dogane; quindi crederei bene che fosse mantenuta l'espressione generica nel progetto di legge.

ELENA. Se il signor ministro crede che sopprimendosi queste parole abbiano a nascere degli inconvenienti, allora si potrebbe eliminare qualunque dubbio provvedendo ai piloti da grano, giacchè attualmente si provvede a tutti i facchini, e dire che essi abbiano diritto di venire riammessi in quella corporazione nella quale già erano.

Cessando la loro corporazione e non ricostituendosi perchè affatto inutile, si potrebbe dire che questi piloti avranno diritto di essere considerati come facchini da grano. Senza questa dichiarazione essi potrebbero invocare, come già dissi, le parole del signor ministro, le quali dicono non già che erano, ma che sono; fu usato il tempo presente e non il passato.

LANEA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. L'onorevole preopinante potrebbe riservare la sua aggiunta al secondo alinea dell'articolo 5, dove è detto che l'attuale compagnia dei facchini di dogana sarà aggregata a quella dei facchini del porto franco, non sembrando l'articolo 4 sede apposita a ciò.

GIOTA, relatore. La Commissione ritiene che questi così detti piloti da grano sono una cosa ben distinta e diversa dai facchini di porto franco. Questi costituiscono una corporazione che continuerà ad essere privilegiata, perchè ha uffici delicatissimi che non potrebbero essere affidati ciecamente a tutti coloro che si presentassero per esercitarli. In questa corporazione di facchini di porto franco non si potrebbero adunque introdurre (almeno senza esame e senza scelta) i così detti piloti da grano la cui azione ora si esercita non dentro ma fuori del porto franco. Dessi sono facchini come tutti gli altri, che si aggirano negli scali e per la città, onde tutt'al più potrebbe essere loro permesso (se di questo permesso abbisognassero) di continuare i loro servizi in qualunque parte della città, o degli scali, ma non nel porto franco. Imperocchè, ripeto, la corporazione dei facchini del porto franco è una corporazione che la legge vuole mantenuta a parte per la sua importanza e gli uffici gelosissimi che le sono affidati.

La Commissione crederebbe dunque meno opportuno l'aggiungere che questi piloti da grano potessero essere aggregati ai facchini di porto franco.

LANEA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. Qui si tratta di prendere delle disposizioni equitative, si tratta di fare una riforma col sopprimere parecchie corporazioni senza recare grave pregiudizio a nessuno degli individui i quali da lungo tempo vivevano sotto la tutela di queste associazioni.

È ben vero che questi piloti da grano non costituiscono una corporazione. Ma è vero altresì che vivono del prodotto di questa loro opera, la quale viene soppressa; onde qualora non potessero più rendere verun servizio muoverebbero alte lagnanze, e direi quasi a ragione. Difatti per i facchini di dogana, nel mentre si sopprimono, è detto che si aggrogheranno al porto franco; quantunque essi possano rendere pochi servizi ai facchini di porto franco, essendo uomini già piuttosto attempati, e quindi non molto idonei a prestare un'opera utile; ma in via d'equità, si è detto che nell'interesse del commercio si richiede che vengano aboliti, perchè di nessuna utilità.

Siccome però vi sono già diritti prestabiliti e non bisogna nuocere alla loro esistenza attuale, così si avvisò di aggiungerli coi facchini di porto franco, conservando due centesimi degli otto centesimi che ora godono sulle merci.

La stessa misura equitativa si proporrebbe ora eziandio per i piloti da grano. Si dice: ma questi non potrebbero servire.

Io veramente non saprei quale qualità loro manchi perchè non possano servire in un'opera manuale come quella di facchini di porto franco. Forse che non abbiano requisiti sufficientemente morali? Non lo credo; essi sono nominati dalla Camera di commercio, sono stati accettati dalla amministrazione delle dogane, per conseguenza presentano i requisiti voluti di moralità. Forse che difettano loro le qualità fisiche? Questo pure nol credo; essi debbono essere forniti di una certa forza fisica e ben costruiti; e non soverchiamente provetti, giacchè sono destinati a misurare frumento e quindi trasportarlo.

Dunque non vedo veramente ragione perchè non possano, e non sia conveniente di comprenderli fra i facchini di porto franco.

GALLINA. Le difficoltà che nascono dalla questione che si agita, provengono essenzialmente dal non bene determinare il fatto e la differenza che è necessaria di stabilire fra queste diverse specie di corporazioni.

Si è parlato dei *caravana*, si è parlato delle modificazioni introdotte in questa legge per cui la corporazione dei *caravana* si mantiene in modo quasi privilegiato, ma con certe aggiunte al regolamento ed ai principii della loro costituzione, che equivalgono a una specie di libertà e concorso.

Volendo conservare la compagnia dei *caravana* che è molto ben veduta e riconosciuta utile, morale, e in certo modo atta a garantire gli interessi del commer-

cio, si è aggiunto la condizione che debbano essere re-  
gnicoli a differenza delle condizioni primitive, per cui  
invece era necessario che nascessero in Brembana; tanto  
che quando avveniva che qualcheduno di questi *carava-*  
*vana* stesse per avere famiglia, mandava la moglie in  
Valle Brembana onde coll'atto della nascita il bambino  
acquistasse il diritto di essere poi ammesso nella com-  
pagnia. Quindi volendosi abolire i facchini addetti alle  
dogane e dare loro un risarcimento, si prese la deter-  
minazione di associarli alla compagnia dei *caravana*: a  
questo modo gli associati alla compagnia dei *caravana*  
vengono a conservare una parte dei loro utili, e l'es-  
istenza che prima avevano con qualche modificazione;  
vale a dire viene ad essere stabilito che avranno un  
diritto di due contesimi per quintale sulle merci che  
trasporteranno dalla porta di porto franco alla porta  
della città, e che questo corrispettivo cesserebbe fra un  
decennio per togliere questo carico al commercio.

Dunque tutto questo riguarda alla combinazione  
fatta tra i facchini *caravana* ed i facchini della dogana  
che si vogliono abolire per togliere l'inconveniente, che  
uscendo dalla dogana per entrare in città, vi avesse  
un'altra tassa per trasporto.

Ora viene la questione dei piloti da grano.

Qui il dissenso tra l'onorevole Elena ed il ministro  
delle finanze sta nel modo di collocare questi piloti da  
grano. Pare che il ministro delle finanze propenda ad  
aggiungere al numero dei *caravana* ed ai facchini della  
dogana anche i piloti da grano.

Ma qui è da farsi un'osservazione essenziale. La com-  
pagnia dei piloti da grano è speciale nel porto di Ge-  
nova: ha, se si vuole, qualche relazione di principio coi  
facchini di porto franco, ma non ha nulla che fare con  
i *caravana*.

Il deposito dei grani non poteva avere luogo in porto  
franco per la ristrettezza dei locali e dei magazzini.  
Questi bastavano appena a ricettare le merci in gene-  
rale. Ma i grani avevano diritto a tale deposito.

Quindi si era stabilito che una parte dei magazzini  
del molo vecchio fossero destinati a deposito dei grani e  
questi erano contigui al porto franco: di più, negli anni  
scorsi vennero circostanze per l'abolizione dei diritti  
differenziali tra le navi nazionali e le navi estere, per  
cui il commercio dei grani prese un grandissimo svi-  
luppo nel porto di Genova, ed allora fu forza di conce-  
dere dei depositi, direi fittizi, vale a dire furono auto-  
rizzati dei magazzini in città (mentre quelli del molo  
erano fuori delle mura della città), sotto certe formalità  
stabilite dai regolamenti.

Dunque fino a questo punto se il principio è lo stesso  
in quanto ai depositi di porto franco e dei grani, la cosa  
per altro è in se stessa molto diversa. Ora con quale  
titolo i piloti da grano sarebbero ammessi tra i *carava-*  
*vana* ed i facchini di dogana?

Non per l'applicazione della loro industria al genere  
speciale cui si danno, che nulla ha che fare colle merci:  
di più vi avrebbe l'inconveniente di aumentare il nu-  
mero dei *caravana* e degli altri facchini, e quindi l'au-

mento della difficoltà di stabilire quel tale compenso,  
che si vuole dare mediante le disposizioni che concor-  
rono l'aggregazione loro.

Pare a me che se si guarda all'attitudine propria di  
queste persone, ed all'applicazione della loro industria,  
per il tempo passato (giacchè il nome di pilota qui non  
porta con sé la specialità dell'arte di pilota, ma bensì  
quella di facchino) sia più logico, e più scevro d'incon-  
venienti se si dicesse che questi piloti profittando delle  
disposizioni dell'articolo 3, possono fare valere le loro  
ragioni per continuare ad essere compresi nel numero  
dei facchini da grano. Sarebbero nella loro specialità,  
e non vi si potrebbe muovere contro veruna difficoltà,  
perocchè questi facchini già si applicano a questo com-  
mercio, a questi trasporti, e così si applicheranno an-  
cora per l'avvenire: non vi sarebbe innovazione, nè ra-  
gione di pretendere da una parte o dall'altra maggiore  
indennità, e non si potrebbero lagnare i facchini da  
grano, nè i piloti da grano. In questa via di mezzo noi  
troveremo veramente siffatta agevolezza.

Questo io faccio presente per semplice osservazione,  
giacchè bisognerebbe avere una cognizione più speciale  
dei fatti per potere trattare e risolvere tale questione  
in modo positivo; ma raccogliendo la memoria del pas-  
sato per discutere sui bisogni del presente, mi pare che  
il temperamento da me accennato concilierebbe tutte le  
difficoltà.

*LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle fi-*  
*nanze.* Mi pare che l'onorevole preopinante da principio  
non abbia distinto i piloti da grano dai facchini da  
grano, mentre fra loro vi è una differenza essenziale.

Come il Senato non ignora i facchini da grano sono  
destinati al servizio interno della città, e sono in nu-  
mero ragguardevole. Ricavo dal rapporto molto parti-  
colareggiato del Consiglio di Stato che sarebbero circa  
settecento.

*Una voce.* Novecento!

*LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle fi-*  
*nanze.* Ebbene 900; ciò sarebbe sempre nel mio senso,  
mentre che i piloti da grano non sono che 14. Qualora  
si incorporassero i piloti da grano coi facchini del porto  
franco, i quali credo, stando sempre a questi dati stati-  
stici che ho sott'occhio sono in numero di 250, non ne  
verrebbe certo un dissesto nella compagnia dei facchini  
del porto franco, giacchè in pochi mesi si equilibrerebbe  
il numero per una ragione o per l'altra. Dunque non vi  
sarebbe a questo riguardo da temere gravi lagnanze per  
parte dei facchini del porto franco.

Se poi si volessero incorporare con i facchini da grano  
che fanno il servizio interno della città, forse vi po-  
trebbe essere un inconveniente, quello, cioè di non essere  
egualmente idonei per fare tale servizio.

Comunque sia, poichè un temperamento si vuole a-  
dottare io mi rimetterò al giudizio delle persone che  
conoscono la località, e gli individui, e sanno più o meno  
apprezzare il servizio che devono prestare, e la retribu-  
zione che hanno, onde verosimilmente abbiano luogo le  
lagnanze minori possibili, e il minore disturbo; quindi

io non insisterò molto perchè i piloti da grano vengano piuttosto incorporati fra i facchini del porto franco, oppure fra i facchini da grano.

**ELENA.** Questi piloti da grano, i quali temono la loro soppressione, non aspirano certamente di essere incorporati fra i *caravana*, perchè il loro lavoro è molto analogo con i facchini da grano. Inoltre non sono solamente 14; sono 14 i titolari, ma vi sono 28 supplenti, per cui il numero sembra molto maggiore.

Io credo che essi saranno più contenti di venire iscritti fra i facchini da grano che non fra i *caravana*, giacchè oltre al trovarsi essi in troppo numero, qualora venissero ammessi fra questi ultimi, procedesi pure per la iscrizione nei *caravana* con maggiore rigore di quello che non siavi per questi piloti. Io penso quindi che si potrà provvedere a questo riguardo con un'alinea in fine dell'articolo 5 dicendo che i piloti da grano avranno diritto di entrare nel corpo dei facchini da grano.

**GIÒIA, relatore.** La Commissione non può partecipare a questo concetto. Io non comprendo come si possa parlare di incorporare questi facchini con altra corporazione, quando la legge ha appunto per scopo di distruggere le corporazioni, sciolte le quali, ognuno avrà diritto, secondo l'abilità propria, di fare il facchino da grano, ovvero da vino, o da legna, ecc. Se noi ammettiamo che una classe di operai sarà incorporata in un'altra, veniamo indirettamente a dire che le corporazioni dureranno, il che sarebbe contro il concetto della legge.

**LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze.** Se non si vuol dire *incorporati*, si dica *aggregati*.

**GIÒIA, relatore.** La cosa vorrebbe in definitiva ad essere la stessa. Io perciò lascerei la legge come è.

**GALLINA.** Bisognerebbe ritornare alle disposizioni dell'articolo 3... (*Rumori*)

Sicuramente non è intenzione di coloro che hanno parlato in questa circostanza di fare rinascere una corporazione, o di aggregarne una all'altra, giacchè esse sono abolite; ma l'articolo 3 dicendo che: « Saranno mantenuti nell'esercizio della loro arte, industria, o professione, sotto l'osservanza dei nuovi regolamenti, tutti coloro che attualmente fanno parte di alcuna delle associazioni abolite, purchè ne facciano la domanda entro, ecc. » parmi che la legge, nell'abolire le corporazioni, salva però a tutti gli individui che ne fanno parte il diritto di continuare la loro professione sotto l'osservanza dei regolamenti.

L'onorevole Elena diceva che le condizioni e le attribuzioni dei piloti da grano sono presso a poco come quelle dei facchini da grano.

Quindi mi pare che se si comprendessero anche questi piloti, la cui abolizione è pronunziata fra coloro che hanno facoltà di servire secondo la loro capacità, industria o professione, non si farebbero per nulla rinascere le corporazioni soppresse, e si verrebbe a dichiarare che tutti indistintamente coloro che fanno parte di qualsivoglia corporazione abolita, hanno il diritto di continuare nell'esercizio della loro arte o professione, e così

anche i piloti stessi. Come ho detto, l'onorevole nostro collega Elena, pratico di commercio, delle località, e di tutte le operazioni relative che si fanno nel porto di Genova, osservava che vi era più analogia tra questi piloti ed i facchini da grano, che non tra qualsiasi altro mestiere, ed è per ciò che consentaneo alla sua opinione io credo che possano essere compresi nelle disposizioni generali dell'articolo 3, e non in un'aggiunta all'articolo 5, il quale in questa materia non ci ha nulla a fare.

**GIÒIA, relatore.** La Commissione persiste in credere che quest'aggiunta sia assolutamente inutile. La Commissione crede che a tutto sia provveduto coll'articolo 3, il quale ha detto « che saranno mantenuti nell'esercizio della loro arte o professione tutti coloro che attualmente fanno parte di alcuna delle associazioni abolite, » onde è chiaro che non è bisogno di disposizioni nominative speciali. E aggiungo poi: perchè si vorrebbe parlare dei piloti da grano, e non parlare dei facchini da legna, dei facchini da vino e delle mille altre specie di facchini che vi sono in Genova? In verità, o bisogna parlare di tutti o di nessuno; e l'articolo 3 appunto colle sue generalità provvede, mi pare, sufficientemente a tutto.

Del resto giova ritenere, e questo lo ritraggo anche dai documenti che sono stati comunicati alla Commissione, che i *piloti da grano* sono un po' più, un po' meno, *facchini da grano*, e non una specie diversa, come potrebbe farlo credere il nome bizzarro di piloti, che non so come viene loro applicato. Epperò tanto non è necessario di parlare di loro, quanto non fu creduto necessario di parlare degli altri facchini a cui in sostanza pienamente si rassomigliano.

**ELENA.** Non credo che l'articolo 3 provveda a tutti; ivi non si parla dei facchini da legna, dei facchini da vino, dei facchini da carbone; ed il perchè è chiaro. Saranno sempre necessari individui i quali portino le legna, il vino, il carbone, e cose simili, ma non saranno più necessari individui i quali stiano ad invigilare se la misurazione è esatta. Attualmente i piloti da grano tengono il sacco perchè il regolamento loro dà questo diritto, e se i facchini da grano ne li volessero escludere, essi possono invocare la legge come qualche volta accade, e ricorrere al tribunale.

Invece, quando questa corporazione sarà soppressa, che cosa faranno? Andranno a tenere il sacco a chi? Andranno ad invigilare alla misurazione? Ma non hanno questo incarico: laddove incorporandoli cogli altri facchini da grano si provvede loro senza fare danno a nessuno.

Ma teme il relatore dell'ufficio centrale che si ricada nelle compagnie privilegiate. In tal caso bisognerebbe cancellare l'articolo 3, e dire semplicemente che ogni individuo, il quale lo vorrà, potrà esercitare qualunque arte o professione senz'altro. Ma mantenendosi l'articolo 3, io credo che bisogna provvedere a questi individui, mentre si provvede a tutti gli altri che possono essere iscritti senza nessuna formalità.

**DI SAN MARTINO.** L'articolo 2 proclama la libertà dell'esercizio delle professioni mediante che gli indivi-

dui, che vogliono esercitarle, facciano constare dell'adempiamento di alcune formalità.

L'articolo 3 che cosa fa? Ricorda agli esercenti la disposizione dell'obbligo di produrre questi certificati, ma non esclude in nessuna maniera che i piloti da grano volendo entrare nel novero dei facchini da grano, ci entrino come qualunque siasi altro individuo, il quale faccia fede di avere una condotta morale. Per conseguenza i piloti da grano potranno provvedere a se stessi, se vogliono entrare tra i facchini da grano, presentando il loro certificato di moralità, mediante il quale hanno diritto di esercitare quell'arte o professione che vogliono esercitare.

Quindi colla legge non si viene a togliere loro i mezzi di sussistenza: tutt'al più si assoggettano all'obbligo della presentazione del certificato di buona condotta; il quale non è poi un obbligo tale che possa mettere in dubbio l'esistenza loro, essendo supponibile che se furono fin qui mantenuti nell'esercizio di tale arte, non sia loro assolutamente impossibile di produrre i certificati di moralità.

**LANEA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze.** Domando la parola per fare una semplice osservazione, ed è di eccitare l'attenzione dell'onorevole precipitante riguardo all'articolo 3.

Nell'articolo 3 è dichiarato che « saranno mantenuti nell'esercizio della loro arte, industria o professione, ecc. » di modo che si provvede a tutti quelli i quali attualmente esercitano un'arte, un'industria, una professione nel porto franco in qualunque delle tante corporazioni o associazioni ivi esistenti.

Ma il caso dei piloti da grano non si può contemplare in quest'articolo, perchè dopo questa legge, se sarà approvata, non si eserciterà più nel porto franco quest'arte la cui sola attribuzione è quella di tenere il sacco. L'arte di tenere il sacco è abolita, e si vuole abolire perchè cagiona una spesa senza alcun vantaggio al commercio. Dunque, abolita quest'arte, non possono più i piloti da grano essere contemplati nell'articolo 3 che dice *mantenuti nell'esercizio della propria professione*. Ciò mi pare evidente; del resto poi mi rimetto al voto che darà il Senato.

**DES ANNOIS.** È abolita la corporazione, ma non l'arte.

**DI SAN MARTINO.** Anche ammesso che non si facciano queste operazioni le quali si chiamano occupazioni dei piloti da grano, come ho ammesso parlando poco fa, il risultato della legge quale sarà? Sarà quello che ai piloti da grano di cui si sopprimono le attribuzioni in modo tale che non possano più rivivere, è tuttavia aperta la via di esercitare il mestiere di facchino da grano, mediante la sola presentazione di un certificato di moralità.

L'arte da facchino da grano è libera come tutte le altre; sopprimendo la corporazione è libero a qualsiasi cittadino di esercitare l'arte, mediante la condizione di un certificato il quale faccia fede della sua moralità. Quindi i piloti da grano presentando tale certificato

eserciteranno anche l'arte da facchino da grano se questa loro piace, o qualsiasi altra arte manuale atta a provvedere loro la sussistenza. Io quindi non vedo la necessità di fare innovazioni al progetto.

L'idea poi di mantenere i piloti da grano, ossia le operazioni di questi piloti, per fare vivere certa gente, quando queste operazioni non sono necessarie nell'interesse pubblico, è appunto il principio che la legge ha voluto abolire, perchè la legge tende a proclamare principii di libertà.

**GALLINA.** Le osservazioni fatte dall'onorevole precipitante tendono a distrurre intieramente l'articolo 3. Se stanno le osservazioni tali quali furono esposte, a che pro l'articolo 3, che dichiara mantenuti nell'esercizio della loro arte questi membri delle corporazioni soppresse?

Lo spirito della legge essendo stato di volere usare un riguardo a queste persone addette alle corporazioni soppresse, adottando il sistema semplice e assoluto che concorrano con tutti quelli che vogliono applicarsi ad un'arte di questa specie, all'arte del facchinaggio da grano, senza tenere conto della condizione in cui adesso si trovano, questi si potranno lagnare di un'eccezione che è loro pregiudizievole.

A ben considerare questa cosa, se si fosse detto sin da principio che tutti coloro che appartengono alle corporazioni soppresse concorrono con tutti gli altri nell'esercizio dell'arte che professano, la cosa sarebbe semplice e non ci sarebbe nulla a che dire; ma siccome la legge ha voluto entrare in particolarità, ha voluto distinguere queste persone da tutti i concorrenti, ha voluto conservare per esse un qualche riguardo, così io dico che ciò ha qualche cosa di eccezionale in loro favore. Se il ministro vuole acconsentire al principio da me proposto, io credo benissimo che gli inconvegni non saranno gravissimi, non saranno che inconvenienti di reclamazioni stringenti molto calde presso il Ministero che risponderà.

**ELENA.** Domando la parola. Ritenga il Senato che questi individui non potranno più esercitare la loro professione di piloti da grano, perchè cessa quest'arte, abrogandosi il regolamento, e perchè non sono contemplati dall'articolo 3 per cui basterebbe di presentare il certificato di buona condotta. Essi cadono invece sotto la disposizione dell'articolo 2; ora secondo il medesimo per essere ammessi ad esercitare devono riunire la condizione dell'età.

Avverta il Senato che più della metà di questi individui non avranno quell'età che certamente i regolamenti prescriveranno, a meno che non si tolga anche questa condizione dell'età.

**GIOLA, relatore.** Da Genova, dove le cose si sanno e si conoscono da vicino, da Genova è stato scritto che l'opera presente di questi facchini è quella di tenere il sacco nelle navi o nelle chiatte mentre il grano vi è versato. Ora io domando che cosa osti che questi non seguano a fare quello che hanno fatto finora? Può esservi per ciò bisogno di dichiarazioni legislative? Chiunque cre-

derà di chiamare questi facchini a tenere il sacco e ad assistere al versamento del grano nelle navi o nelle chiatte li chiamerà ancora come in passato, e la loro condizione non sarà punto mutata.

**PRESIDENTE.** La proposta fattasi relativamente a quest'articolo, era quella dell'onorevole Elona, il quale proponeva di sopprimere le parole « nè a qualsivoglia altra categoria di agenti od inservienti dell'amministrazione delle dogane, » perchè, diceva egli, con questo parole poteva nascere il dubbio se fossero o no mantenuti i piloti da grano. Ora mi pare che il senatore Elena abbia rinunziato a questa sua proposta: quindi non essendovene più alcuna che si riferisca all'articolo stesso, io non ho altro a fare che mettere ai voti l'articolo medesimo.

Chi l'approva sorga.

(È approvato.)

« Art. 5. È mantenuta la compagnia dei facchini di porto franco detti *caravana*, e continueranno ad osservarsi il regio decreto del 13 gennaio 1851 e la tariffa del primo aprile 1834, sotto la deduzione del quinto prescritta col regio brevetto dell'8 gennaio 1846.

« I membri dell'attuale compagnia dei facchini di dogana saranno aggregati a quella dei facchini di porto franco, parteciperanno a tutti i loro lavori, e godranno degli stessi diritti.

« Alle persone così aggregate si terrà conto per la giubilazione del servizio prestato nella qualità di facchini di dogana.

« I trasporti ora assegnati ai facchini di dogana saranno eseguiti da tutti i *caravana* indistintamente, e ciò mediante la sola tassa di due centesimi per ogni quintale.

« Questa tassa cesserà fra un decennio successivo alla data della presente legge se non verrà confermata. »

**FARINA.** Domando la parola.

Fin dal primo momento in cui ebbi l'onore di parlare relativamente a questo articolo, io feci osservare che mi sembrava inopportuno di lasciare intatta la disposizione del decreto 13 gennaio 1851, in forza del quale si richiedeva la qualità di regnicolo per essere ammesso nella compagnia di facchini di porto franco, detti *caravana*.

L'onorevole relatore dell'ufficio centrale notava a questo proposito che era opportuno di conservare queste parole per assicurare ai nostri concittadini del lavoro. Se la teoria dell'onorevole preopinante si dovesse ammettere interamente, entreremmo precisamente in quel sistema di protezione che abbiamo completamente abbandonato; perchè a questo modo si sostituirebbero tutte le misure di protezione che appunto tendono ad assicurare del lavoro ai nostri concittadini.

Ora, siccome noi abbiamo abbandonato in tutti gli altri rami questo sistema, credo che, per non cadere in contraddizione con noi stessi, lo dobbiamo abbandonare anche relativamente a questa corporazione di facchini, i quali in fine non costituiscono che una minima frazione dei cittadini dello Stato. Io proporrei di emendare l'articolo 5 nel seguente modo, cioè:

« È mantenuta la compagnia dei facchini di porto franco, detti *caravana*. » E poi, per non cadere nell'equivoco, come dissi, di escludere i non regnicoli, soggiungerei semplicemente: « Il Governo provvederà mediante regolamenti alla disciplina di questa compagnia. »

Con ciò il Governo regolerà la compagnia nel modo più conveniente, e non si sarà, dirò così, indirettamente introdotta nella legge un'esclusione, la quale non sta più in nessuno dei fatti economici che sono vigeni nel nostro paese.

Io spero quindi che il signor ministro non dissenterà di accettare l'emendamento proposto nei termini nei quali ho avuto l'onore di leggerlo testè.

**LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze.** Già fin dalla seduta dell'altro giorno ho dichiarato che non avrei avuto difficoltà di consentire che venisse tolta dal presente articolo la frase: « e continuerà ad osservarsi il regio decreto 13 gennaio 1851 » lasciando però per ora sussistere questo regio decreto, e ne ho addotta la ragione.

Ho osservato, cioè, che il Re ha facoltà di ammettere qualsiasi straniero a qualunque impiego nello Stato; dunque mi pare che *a fortiori* debba riservarsi la facoltà di ammettere un facchino nel porto franco, e che questa sia perciò materia da regolarsi con regio decreto, e non da prefiggersi con legge. Per conseguenza io aderirei a che venissero soppresse le parole relative al regio decreto del 1851, inserite tanto nel progetto ministeriale che in quello dell'ufficio centrale, lasciando così alla discrezione del Governo di proporre a S. M. l'ammissione o no di questi stranieri all'esercizio dell'opera loro nel porto franco.

**FARINA.** In quanto a me aderisco anche a questa soppressione, perchè s'intende sempre che allora resta riservata al Governo la facoltà di regolare l'esercizio della professione della compagnia dei *caravana* mediante quelle misure che crederà opportune.

Aderisco quindi alla proposta soppressione, perchè essa viene a produrre lo stesso effetto del mio emendamento.

**GIOSA, relatore.** Bisognerebbe però che potessimo fermarci ad un'idea esatta...

**FARINA.** Mi pare che l'abbia chiaramente formolata in questi termini:

« È mantenuta la compagnia dei facchini di porto franco detta *caravana* » sopprimendo semplicemente le parole: « continuerà ad osservarsi il regio decreto 13 gennaio 1851. »

**LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze.** Ben inteso che il decreto rimane in vigore, ma si lascia al Governo la facoltà di rivocarlo o modificarlo come per lo passato; in sostanza, non si innova nulla.

**DI SAN MARTINO.** Credo più conveniente di mantenere la proposta dell'onorevole Farina, in quanto che consacra espressamente il diritto del Governo di fare anche ulteriori modificazioni, mentre la proposta dell'onorevole ministro avrebbe forse per effetto di dimo-

strare che l'attuale organizzazione dei *caravana* è conservata dalla legge tale quale si trova; quindi lascia luogo al dubbio se il ministro avrà diritto di modificarla quando ulteriori esperienze ne avessero dimostrata la necessità.

**LANEA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze.** Osservo all'onorevole preopinante che è senza dubbio alcuno indispensabile che sia mantenuta al Governo la facoltà di modificare tale organizzazione, ove lo creda necessario.

Quando si lascia sussistere il decreto reale è ben naturale che si lascino sussistere le attribuzioni a questo riguardo al potere esecutivo. Del resto, comunque sia la cosa, non ho ben presenti le frasi dell'emendamento del senatore Farina, ma qualora corrisponda al mio concetto, non ho difficoltà di accettarlo.

**DI CANTAGNETTO.** Confesso che nel seno della Commissione io perorai la causa della concorrenza, ma solamente in favore dei *caravana*, nati nella valle Brembana di Bergamo, e ciò per un benigno riguardo ai lodevoli servizi che questa compagnia aveva resi, ed alla confidenza che aveva saputo meritarsi da tutto il commercio genovese. Attualmente poi che si tratta di ammettere senza alcuna distinzione non solamente i Bergamaschi, ma ancora qualunque straniero voglia venire ad esercire quest'industria nel porto franco, confesso che veramente non resto senza timore sugli inconvenienti gravissimi che ne possono risultare.

L'onorevole ministro propone di mantenere solamente la tariffa del 1844, senza parlare del decreto 13 gennaio del 1851; a me pare che il decreto debba intendersi implicitamente abrogato con questa legge, la quale, disponendo per la conservazione dei *caravana*, intende conservarli, io credo, nelle condizioni attuali in cui esistono, cioè che siano ammessi solo i regnicoli.

**GIOLA, relatore.** La differenza sta in questo che, se lasciamo nell'articolo 5 la menzione del regio decreto 13 gennaio 1851, si potrà non irragionevolmente credere che questo decreto sia fatto quasi parte della legge.

**DI CANTAGNETTO.** È mantenuto.

**GIOLA, relatore.** Per lo meno il dubbio è grave. Al contrario, non parlando del decreto regio, esso resta tuttavia, ma resta nei termini e nelle condizioni sue proprie di decreto. E il Governo potrà però liberamente mutarlo o modificarlo ogni volta che le circostanze lo esigano. E da questo punto di vista confesso che io avrei come opportuno che si ommettesse la menzione espressa del decreto. Perchè, ripeto, non menzionandolo, esso rimane ancora, ma rimane nei termini di disposizione mutabile, secondo le circostanze, ad arbitrio del potere esecutivo: il che molto meglio risponde ai bisogni e alle circostanze cui si tratta di provvedere.

**PRESIDENTE.** Il senatore Farina mi pare abbia aderito all'emendamento proposto dal Ministero, il quale consiste unicamente nella soppressione della menzione del regio decreto 13 gennaio 1851, continuando però ad osservarsi la tariffa del 1° aprile 1834.

**DES AMBROIS.** Mi pare che se si menziona la tariffa

e non il decreto, sorgerà il dubbio se il decreto continuerà ad essere in vigore, o se la legge intenda abrogarlo. A me sembra che per ovitare qualunque dubbio che il decreto reale si voglia convertire in legge, cosa che non era nell'intenzione nè del Ministero, nè dell'ufficio centrale, si potrebbe dire: « Nulla è innovato riguardo ai regolamenti e tariffe vigenti per l'esercizio di questa professione. »

Allora resta piena libertà al Governo di modificare il decreto, se fa d'uopo.

**ELENA.** La facoltà che si vuol lasciare al potere esecutivo pel regolamento della compagnia dei *caravana*, io credo che bisogna lasciargliela egualmente per la tariffa, perchè questa ogni 2 o 3 anni bisogna mutarla, sia perchè cambiano i volumi dei colli, sia perchè continuamente s'introducono dei nuovi metodi di locomozione, per cui la tariffa ogni 2 o 3 anni è variata nel prezzo.

Ma se però si conservasse l'articolo tal quale è proposto in questa parte, non si potrebbe più fare alcun cambiamento nè all'uno, nè all'altra, se non per legge. Per questo io proporrei la soppressione anche delle parole che rimangono, relative alla tariffa.

**FARINA.** Progheroi il signor presidente di volere dare lettura del mio emendamento, perchè mi pare che esprima compiutamente l'idea enunciata.

**PRESIDENTE.** Darò nuovamente lettura dell'emendamento del senatore Farina, e poi darò lettura di quello proposto dall'ufficio centrale:

« È mantenuta la compagnia dei facchini di porto franco, detta *caravana*. Il Governo provvederà mediante regolamenti alla disciplina. »

Invece il senatore Des Ambrois proporrebbe si aggiungesse alle primitive disposizioni: « Nulla è innovato riguardo ai regolamenti e alle tariffe stabilite per l'esercizio di queste professioni. »

La differenza sta in questo che la redazione proposta dall'onorevole Farina prescrive che il Governo debba fare questo regolamento, quella dell'ufficio centrale lascia la libertà al Governo di fare o non fare tale regolamento.

**LANEA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze.** Forse potrebbe nascere un dubbio sulla redazione proposta dall'ufficio centrale, se veramente cioè si potesse dal Governo modificare o variare il regolamento e la tariffa.

Diffatti si dice *mantenuta la compagnia dei facchini di porto franco detti caravana*, e poi si soggiunge: *nulla è innovato riguardo al regolamento e tariffa, ecc.*

Siccome, allorquando questa legge andrà in vigore, cesseranno le corporazioni, è naturale che si provveda indilatamente alle discipline delle medesime con nuovi regolamenti.

Dirò di più: non si può mettere in esecuzione la legge senza avere prima formolati tali nuovi regolamenti. Per conseguenza, se si mette in quest'articolo la condizione che *nulla è innovato*, il Governo si trova vincolato e non potrà più fare modificazioni ai regolamenti e alle tariffe vigenti.

**DES AMBROIS.** La legge si astiene dal provvedere, perchè qui si dice che « nulla è innovato. »

**LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze.** Starebbe bene, ove potesse andare in vigore la legge senza necessità di variazioni ai regolamenti; ma, lo ripeto, cessando le corporazioni, dovrà immediatamente provvedersi con nuovi regolamenti. Egli è perciò che io mi accosto di preferenza all'emendamento del senatore Farina.

**DI SAN MARTINO.** Propongo che all'emendamento del senatore Farina si aggiunga la parola *tariffa*.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti l'emendamento del senatore Farina coll'aggiunta della parola *tariffa*. (*Vedi sopra*)

Chi approva sorga.

(È approvato.)

Ora pongo ai voti la seconda parte dell'articolo 5, di cui darò di bel nuovo lettura. (*Vedi sopra*)

**FARINA.** Mi si faceva osservare che i *caravana*, siccome verrebbero aggregati alla loro compagnia i *facchini* di dogana, e che dovrebbero perciò dare la pensione anche a questi ultimi, non troverebbero sufficiente compenso nei due centesimi per quintale, che sono loro attribuiti.

Finchè era una compagnia riservata e che sceglieva i suoi membri fra giovani robusti ed atti a sopportare quelle fatiche, era più facile che potessero contentarsi di un compenso più limitato. Ma nel momento attuale e dacchè sono obbligati a dare pensioni a individui che hanno già prestato dei lunghi servizi e che hanno già logorato una parte della loro vita, ravviseranno troppo tenue la tassa di due centesimi.

Io non vi dissimulo, o signori, che tutte le volte che si tratta di portare un aggravio al commercio, veramente mi vi presto assai mal volentieri; tuttavia se il Senato crede che le ragioni addotte dai *caravana* meritino dei riguardi, vedrà nella sua saviezza di modificare questa corresponsione che essi dicono insufficiente per potere dare pensioni anche ai nuovi aggregati.

**GIÒIA, relatore.** Sta in fatti che i *caravana* di porto franco hanno mandato una petizione nella quale appunto sostengono che la tassa di due centesimi sarebbe insufficiente a pagarli del danno che riceveranno dall'aggiunzione dei *facchini* di dogana: ma è parso che questa pretesa dei *caravana* di porto franco non fosse gran fatto fondata. E difatti si noti che i *facchini* di porto franco sono in numero di 250, mentre quelli che si aggiungono non sono più che 24.

Dunque l'aggiunta di 24 sopra un corpo di 250, non può portare una grande alterazione, nè un gran danno; ed i danni che porta, da calcoli istituiti da persone competenti, è parso che siano abbastanza compensati dalla tassa dei due centesimi.

Io credo poi che questi *facchini* di dogana, che si tratterebbe adesso di aggiungere ai *caravana*, non siano persone nè vecchie nè impotenti, ma anzi siano persone attissime ancora al lavoro perchè, come ho accennato nella relazione, furono istituiti dopo il 1848 appunto

per soddisfare alle grandi lagnanze che si facevano dai *facchini* di Genova di essere esclusi affatto dal servizio del porto franco.

Dunque se si ritiene, come ho detto, che i *caravana* sono 250, e che quelli che si aggiungono sono 24 e capaci ancora più o meno di lavoro utile, apparirà facilmente che la compensazione indicata dalla legge sia sufficiente.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti la seconda parte dell'articolo.

Chi l'approva sorga.

(È approvato.)

« Art. 6. Sarà provveduto in ordine alle corporazioni abolite in senso degli articoli 12 e seguenti delle regie patenti 14 agosto 1844.

« Le disposizioni da farsi per questo fine emaneranno con decreti reali.

« Questi decreti e quelli di cui agli articoli primo e secondo saranno pubblicati ed inseriti nella raccolta degli atti del Governo. »

**ELENA.** Le disposizioni contenute negli articoli 12 e seguenti delle regie patenti 14 agosto 1844, erano indispensabili prima che i cittadini avessero diritto di riunirsi: ma io le credo inutili assolutamente al giorno d'oggi.

Difatti a cosa provvedesi con questi articoli? Si autorizzano i *facchini*, gli individui appartenenti a queste corporazioni, a radunarsi sotto la presidenza del comandante della piazza, dove vi è, e dove non vi è sotto la presidenza del sindaco; ed ivi discutere il modo di solennizzare il santo protettore, di ripartire dei sussidi alle vedove o pupilli dei loro colleghi.

Al presente queste cose si possono fare senza che il Governo abbia a provvedervi per decreto regio. Si faranno se vorranno, ed in quel modo che vorranno, ma è perfettamente inutile l'andare ad imbarazzare il Governo per simili cose.

Io credo che converrebbe ridurre l'articolo alle sole parole: *I decreti di cui all'articolo 1 e 2* (i quali concernono effettivamente quei regolamenti di cui si è tenuto parola poco fa) *saranno pubblicati ed inseriti negli atti del Governo.*

**GIÒIA, relatore.** Credo che il senatore Elena non abbia avuto precisamente sott'occhio gli articoli ai quali qui si fa allusione. L'articolo 6 del nostro progetto allude agli articoli 12 e seguenti delle regie patenti 14 agosto 1844, i quali articoli hanno uno scopo salutarissimo, e direi, necessario, che è quello di provvedere agli interessi delle corporazioni abolite.

Queste corporazioni hanno tutte più o meno fondi, e attività, e interessi comuni, i quali convien pure che siano in qualche modo regolati e liquidati. E siccome provvedimenti di questa specie furono già saviamente tracciati nel decreto del 1844 a partire dall'articolo 12 fino all'articolo 24, così non si è creduto di potere fare meglio che additare al Governo (come norma direttiva) di attenersi alle disposizioni delle regie patenti summenzionate.

TORNATA DEL 21 GIUGNO 1858

**PRESIDENTE.** Dunque metto ai voti l'articolo.

**LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze.**  
Domando la parola per fare un'osservazione in ordine all'ultimo alinea dell'articolo 6.

Essendosi modificato l'articolo 5 col dichiarare che il Governo deve, mediante regolamenti, provvedere alla disciplina ed alla tariffa della compagnia dei *caravana*, sarebbe conveniente citare anche l'articolo 5, e dire « quelli di cui agli articoli 1, 2 e 5 saranno pubblicati ed inseriti nella raccolta degli atti del Governo. »

**PRESIDENTE.** Si aggiungerà la parola 5.

Metto ai voti l'articolo.

Chi approva l'articolo con tale aggiunta sorga.  
(È approvato.)

Pregherai il Senato, quando abbia dato il voto sulla legge testè discussa, di volersi fermare per deliberare sul progetto di legge di cui è già stata distribuita la relazione, inteso ad autorizzare una maggior spesa di lire 500,000 per l'arginamento dell'Isère e dell' Arc. Nello stesso tempo invito il Senato a volersi radunare domani negli uffici al tocco per l'esame delle leggi di cui si è fatta la distribuzione ed alle ore due in seduta pubblica per la discussione del progetto di legge relativo al prestito di 40 milioni.

Spero che il Senato vorrà essere cortese di convenire alle ore sopra accennate.

**GIOIA.** Pregherai il presidente, trattandosi di cosa di certa urgenza, di voler anche assegnare un posto per la legge che riguarda l'esenzione dai diritti d'insinuazione pel contratto d'unione delle due società piemontese e piacentina, della ferrovia che dovrà correre da Alessandria a Piacenza. Questa legge prenderà pochissimo tempo, e quindi, in ragione dell'urgenza, stimo non indiscreto il domandare che sia portata alla discussione colla maggior sollecitudine che si potrà.

**PRESIDENTE.** La relazione per questa legge non è ancora distribuita: quando lo sia, io interpellero il Senato se voglia procedere come si suole in casi di urgenza.

Si procede all'appello nominale per lo squittinio segreto sulla legge discussa.

**CERRARIO, segretario,** fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione:

Votanti . . . . . 54  
Voti favorevoli . . . . . 52  
Voti contrari . . . . . 2

(Il Senato adotta.)

**APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'AUTORIZZAZIONE DI UNA SPESA PER L'ARGINAMENTO DELL'ISÈRE E DELL'ARC.**

**PRESIDENTE.** Darò ora lettura del progetto di legge per l'arginamento dell'Isère e dell'Arc, così concepito. (Vedi vol. *Documenti*, pagine 662 e 665.)

Se non è domandata la parola sulla discussione generale, rilaggerò gli articoli per la discussione loro e votazione.

« Art. 1. È autorizzata una maggior spesa di lire cinquecento mila necessaria per l'arginamento dell'Isère e dell'Arc, a mente delle lettere patenti 20 maggio 1845. »

(È approvato.)

« Art. 2. Tale spesa sarà iscritta nel bilancio passivo del Ministero delle finanze e ripartita fra gli esercizi seguenti, cioè:

Esercizio 1857 . . . . .	L. 100,000
Id. 1858 . . . . .	» 200,000
Id. 1859 . . . . .	» 150,000
Id. 1860 . . . . .	» 50,000
	<u>L. 500,000</u>

(È approvato.)

« Art. 3. Per l'applicazione della parte di detta spesa a carico dei bilanci 1857 e 1858 è autorizzata l'istituzione di apposita categoria colla denominazione: *Arginamento dell'Isère e dell'Arc in Savoia*, sotto il n° 147 bis nel bilancio 1857, e sotto il n° 146 nel bilancio 1858. »

(È approvato.)

Prima di passare allo squittinio segreto rinnovo al Senato la preghiera di convenire domani al tocco negli uffici, ed alle due precise nella sala delle pubbliche adunanze.

**QUARELLI, segretario,** fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione:

Votanti . . . . . 53  
Voti favorevoli . . . . . 49  
Voti contrari . . . . . 4

(Il Senato adotta.)

La seduta è levata alle ore 5.