

TORNATA DEL 19 GIUGNO 1858

-28-

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCHESE CESARE ALFIERI.

SOMMARIO. *Presentazione di sei progetti di legge — Approvazione dei seguenti progetti di legge: 1° per l'approvazione della convenzione relativa all'esercizio del telegrafo sottomarino dalla Spezia a Cagliari ed oltre; 2° per l'aumento di personale nei tribunali provinciali di Acqui e di Vercelli — Discussione sul progetto di legge per l'abolizione delle associazioni privilegiate di lavoratori — Appunti e suggerimenti del senatore Farina — Risposta e schiarimenti del ministro delle finanze — Considerazioni del senatore Gioia, relatore — Chiusura della discussione generale — Approvazione dell'articolo 1 — Emendamento all'articolo 2 del senatore Elena combattuto dal ministro delle finanze — Ritiro dell'emendamento — Approvazione del paragrafo 1 dell'articolo 2 — Emendamento al paragrafo 2 dell'articolo 2 proposto dall'ufficio centrale, accettato dal Ministero — Parlano sul medesimo il ministro Paleocapa, ed i senatori Gallina, Farina, De Cardenas, Pinelli, il ministro delle finanze, i senatori Jacquemoud e Gioia, relatore — Nuove osservazioni del senatore De Cardenas — Approvazione del paragrafo 2 dell'articolo 2 e dei paragrafi successivi, non che del paragrafo aggiunto dall'ufficio centrale accettato dal Ministero.*

La seduta è aperta alle ore 3 pomeridiane.
(Sono presenti i ministri della guerra, delle finanze, e dei lavori pubblici, non che il ministro Paleocapa.)
CINERARIO, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

PRESENTAZIONE DI SEI PROGETTI DI LEGGE.

PRESIDENTE. La parola spetta al signor ministro della guerra per una comunicazione.

LA MARMORA, ministro della guerra e marina. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge per la leva annuale di 9000 uomini di prima categoria. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1060.)

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro della guerra della presentazione di questo progetto, il quale avrà il corso solito.

La parola spetta al signor ministro delle finanze.

LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. Ho l'onore di presentare al Senato 3 progetti di legge già stati votati dall'altro ramo del Parlamento.

1° Un progetto di legge per l'approvazione di spese nuove e maggiori spese in aggiunta al bilancio 1856 (Vedi vol. *Documenti*, pag. 517);

2° Un progetto di legge per l'approvazione del bilancio attivo per l'esercizio 1859 (Vedi vol. *Documenti*, pag. 701 e 737);

3° Un progetto di legge per esonerare dal diritto proporzionale di emolumento ed insinuazione la società

della ferrovia da Alessandria e Novi a Stradella per la sua fusione con quella di Piacenza. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1103.)

Ho pure l'onore di presentare due altri progetti di legge a nome del mio collega il ministro di grazia e giustizia.

Il primo portante proroga dei termini fissati dagli articoli 8, 14, 15 della legge 13 luglio 1857 sulle enfiteusi. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1123.)

L'altro per un aumento del numero dei procuratori presso il tribunale provinciale di Annecy. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1064.)

Prego la Camera di volere dichiarare d'urgenza il primo di questi progetti di legge, giacchè starebbe per scadere il termine utile stabilito colla legge suddetta onde addivenire allo svincolamento delle enfiteusi, contemplate nella precitata legge.

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro della presentazione dei 5 progetti di legge, di cui ha fatto cenno.

LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. Pregherei pure il Senato di volere dichiarare d'urgenza il progetto di legge relativo all'esenzione del diritto proporzionale di emolumento ed insinuazione a favore della strada ferrata di Stradella per la fusione con quella di Piacenza, giacchè è necessario che queste due società compiano gli atti per potere ultimare la progettata fusione.

PRESIDENTE. Per secondare l'istanza fatta dall'onorevole ministro, io proporrei al Senato che l'ultimo progetto di cui ha fatto cenno, sia rimandato alla Commissione di finanze, e che quello presentato in nome del

ministro di grazia e giustizia per la proroga dei termini stabiliti colla legge sulle enfiteusi, sia rinviato alla Commissione, che già riferì sul progetto medesimo nell'anno scorso.

Se non sorge obbiezione, il presidente darà gli ordini opportuni, perchè sia dato corso nel senso avanti menzionato ai suddetti due progetti di legge.

APPROVAZIONE DEI PROGETTI DI LEGGE: TELEGRAFO SOTTOMARINO DALLA SPEZIA A CAGLIARI; AUMENTO DI PERSONALE NEI TRIBUNALI D'ACQUI E DI VERCELLI.

PRESIDENTE. Due progetti di legge erano rimasti all'ordine del giorno nell'ultima adunanza.

Il primo di questi è relativo alla convenzione per l'esercizio del telegrafo sottomarino dalla Spezia a Cagliari. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 293 e 321.)

Ne darò lettura. (Vedi *infra*)

Non chiedendosi la parola, metterò ai voti gli articoli.

« Art. 1. La convenzione, stipulata il 28 novembre 1857 fra il ministro dei lavori pubblici e la società costituita dal signor John W. Brett per l'esercizio del telegrafo sottomarino dalla Spezia a Cagliari ed oltre è approvata. »

(È approvato.)

« Art. 2. È autorizzata la spesa di lire 300,000 per pagamento alla società della somma fissata coll'articolo 13 della suddetta convenzione, a transazione degli interessi guarentiti coll'articolo 18 della precedente convenzione approvata con legge del 19 marzo 1853 pel tempo anteriore al 1° gennaio 1858.

« Tale spesa verrà iscritta nel bilancio del Ministero dell'interno per l'esercizio 1857 in apposita categoria sotto il numero 17bis colla denominazione: *Interessi guarentiti alla società del telegrafo sottomarino a tutto il 1857.* »

(È approvato.)

« Art. 3. È autorizzata in aggiunta al bilancio 1858 del Ministero suddetto l'istituzione di apposita categoria sotto il n° 17bis e colla denominazione: *Pagamenti a conguaglio dell'interesse minimo guarentito alla società del telegrafo sottomarino.*

« È applicabile a questa categoria il disposto dell'articolo 2 della legge in data 19 luglio 1857 approvativa del bilancio passivo del 1858. »

(È approvato.)

Quindi verrebbe l'altro progetto di legge, quello cioè per l'aumento del personale dei tribunali provinciali di Acqui e di Vercelli. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1062 e 1064.)

Esso è così concepito. (Vedi *infra*)

Se nessuno domanda la parola pongo ai voti gli articoli.

« Art. 1. I tribunali provinciali d'Acqui e di Vercelli

sono divisi in due sezioni, ed il personale di essi è accresciuto, nel primo di due giudici e di un sostituto avvocato fiscale, e nel secondo di un giudice. »

(È approvato.)

« Art. 2. È fatta facoltà al Governo di dividere pure per decreto reale in due o più sezioni quegli altri tribunali, ove gli affari lo richieggano, ed il numero dei giudici lo consenta. »

(È approvato.)

Se il Senato non ha nulla in contrario, si farà un solo appello nominale per queste due votazioni.

QUARELLI, segretario, fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione sul progetto di legge relativo al telegrafo sottomarino:

Votanti	49
Voti favorevoli	47
Voti contrari	2

(Il Senato adotta.)

Risultamento della votazione sul progetto di legge per l'aumento di personale nei tribunali d'Acqui e di Vercelli:

Votanti	49
Voti favorevoli	48
Voti contrari	1

(Il Senato adotta.)

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'ABOLIZIONE DELLE ASSOCIAZIONI PRIVILEGIATE DI LAVORATORI.

PRESIDENTE. Ora viene in discussione il progetto di legge relativo all'abolizione delle corporazioni privilegiate di lavoratori. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 17 e 26.)

Esso è del tenore seguente. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 21 e 25.)

FARINA. Ho domandato la parola, non certamente per combattere il principio della legge che ci è sottoposta, sì bene perchè sembrami che alcune osservazioni si abbiano a fare relativamente al disposto dell'articolo 5 in primo luogo, ed in secondo luogo perchè mi sembra che l'abolizione delle corporazioni privilegiate, specialmente nei porti, debba andare congiunta ad una maggior sorveglianza, siccome quella la quale, privando di corporazioni ben conosciute, stabilite ed autorizzate dal Governo, con un privilegio che io sono lontano, come già dissi, dal difendere, ma che pure si riferiva ad operazioni assai gelose e assai delicate, non vuole essere disgiunta da rigorosa sorveglianza dell'autorità politica senza della quale è facile che si verificino gravi disordini nel disimpegno di queste operazioni che facevano le compagnie privilegiate, siccome quelle che sono di somma confidenza e fiducia.

Quanto alla prima osservazione essa è basata sulla disposizione del decreto del 19 gennaio 1851, il quale mediante il presente progetto viene ad avere vigore di legge siccome quello al quale si riferisce l'articolo 5

medesimo. In quel decreto è stabilito, se mal non mi ricordo, che vengono esclusi dalle corporazioni dei facchini di porto franco non quelli soltanto che prima disimpegnavano queste funzioni, ma tutti quelli altresì che non sono *regnicoli*.

Io desidero il sistema di libertà, ma per tutti, e appunto perchè desidero la libertà non desidero l'esclusione.

Prima di tutto osservo che quest'articolo propriamente parlando è un'eccezione al principio generale della legge. Perchè qual è il principio generale della legge che distrugge le corporazioni privilegiate? La libertà. Ma la società dei *caravana* aveva per essere conservata quei motivi che sono svolti nella proposta del Ministero e in quella dell'ufficio centrale, i motivi cioè delle delicate funzioni che disimpegnavano questi facchini. Ma se questi motivi valgono per lasciare sussistere queste compagnie privilegiate, non valgono per fare circoscrivere la composizione in modo che ne vengano esclusi tutti quelli delle altre provincie d'Italia e non vi si ammettano che i soli nazionali, come, se mal non mi ricordo, è espressamente stabilito nel decreto del 13 gennaio 1851. Quest'osservazione mi pare abbastanza giusta e conforme ai principii di libertà che abbiamo sanciti, perchè possa meritare l'attenzione del signor ministro e anche quella dell'ufficio centrale.

La seconda osservazione che andava facendo è desunta sgraziatamente da un fatto che attualmente si verifica nel porto di Genova. Sono stati introdotti nuovi ordini amministrativi e l'ufficio di pubblica sicurezza è stato affidato ad altra amministrazione. Dopo che ciò seguì, ha luogo un fatto costante: che quella sicurezza che prima comparativamente con altri porti del Mediterraneo ed anche d'altri mari era grandissima nel nostro porto di Genova, è pressochè interamente cessata, e si verificano grandissimi inconvenienti, frequentissimi furti, compreso quello in singolar modo di rubare il rame che fodera i bastimenti che veramente reca meraviglia per la sfarziataggine colla quale è eseguito.

Quando l'ufficio dei zavorrai, dei calafati e di tutte queste persone che si avvicinano e talvolta anche s'introducono nei bastimenti non sarà più affidato a queste compagnie, le quali per quanto siano privilegiate presentano però nel loro complesso una certa responsabilità, è evidente che coloro che eseguiranno tali operazioni non avendo alcun segno distintivo si confonderanno facilmente con coloro che per derubare fugaranno di eseguirle, come adesso appunto si verifica in quelli che rubano il rame che fodera i bastimenti; ed è evidente pure che se costoro non saranno rigorosamente sorvegliati, è facilissimo che succedano gravissimi inconvenienti.

Io quindi da questa circostanza del moltiplicarsi dei furti nel porto di Genova, e da questa occasione che le persone che prima erano riunite in compagnie ben conosciute per disimpegnare tali uffici saranno ora libere di eseguirli personalmente e quindi non potranno essere personalmente nè conosciute, nè sorvegliate, vorrei che

se ne inducesse la necessità di una maggior sorveglianza dell'autorità di pubblica sicurezza, onde quest'abolizione, che è certamente conforme a tutti i principii di economia, ed io mi onoro di riconoscerlo, non riesca nel suo effetto di danno, togliendo maggiormente la sicurezza pubblica che è già grandemente diminuita dopo che sono successe le accennate variazioni in quest'amministrazione del porto di Genova.

Mi permetto quindi di fare a questo riguardo al signor ministro un eccitamento, acciocchè contemporaneamente all'abolizione di queste compagnie privilegiate, voglia far sì che venga attuato un regolamento di pubblica sicurezza più attivo, più severo, affinchè la libertà non vada discompagnata dalla sicurezza delle persone e delle cose che è pur tanto necessaria specialmente nel commercio.

LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. Non è a temersi che dall'abolizione di queste corporazioni vengano menomate le cautele e le garanzie nell'interesse del commercio e delle persone che frequentano il porto di Genova.

Sarà certamente cura del Governo, nei regolamenti che si dovranno fare, di stabilire quelle norme le quali assicurino per quanto è possibile la moralità di queste persone.

E difatti già all'articolo 8 dello stesso progetto si è accennato come nei regolamenti si determineranno tali norme, non che tutte quelle altre condizioni che si richiedono particolarmente in queste persone. Di più debbo aggiungere che il Governo, oltre allo stabilire queste norme, provvederà affinchè vengano poi eseguite in modo, che il commercio non abbia mai ragionevoli motivi da lagnarsi dell'innovazione introdotta, la quale, qualora venga votato il presente progetto di legge, mentre arrecherà una diminuzione sensibile nelle spese del commercio di Genova e del commercio in generale, da un'altra parte non lascerà nulla a desiderare, non lascerà nessun rammarico del sistema antico.

Ora passo all'altra sua osservazione.

Mi pare che l'onorevole proponente abbia pure notato che, mentre si tende ad abolire ogni monopolio, ogni corporazione privilegiata, pure se ne mantenga ancora in questo progetto una radice, e sarebbe, a suo avviso, l'esclusione che col decreto del 13 gennaio 1851 venne fatta ai forestieri di potere fare parte di queste corporazioni.

Col decreto del 13 gennaio 1851 si prescrive per l'ammissione di questi facchini la condizione di essere regnicoli, escludendosi i bergamaschi, perchè forestieri. Io non credo che possa costituire un privilegio l'esclusione dei forestieri, mentre lo Stato deve, avantitutto, provvedere per i propri cittadini, per i propri amministrati, e non è che in caso di bisogno, di necessità che si può anche lasciare libero il campo ai forestieri; ben inteso che io non esigo questo in massima assoluta e generale.

Comprendo come per certe industrie, e particolarmente poi anche per le scienze, si debbano favorire, per

TORNATA DEL 19 GIUGNO 1858

quanto è possibile, ed ammettere i forestieri che vengono a recarci nuovi trovati, nuovi lumi, nuove cognizioni. Ma qui si tratta, o signori, di una professione affatto manuale, si tratta dell'esercizio di professioni che non richiedono una grande intelligenza, ma unicamente della forza.

Noi abbondiamo di questa forza, e non abbiamo perciò bisogno di attirarne dal di fuori. D'altronde, bisogna anche tener conto dello stato attuale delle cose e dei disagi che questa riforma produrrà, e dei danni anche che non si potranno per essa evitare; quindi non bisogna accrescere lo sgomento di quelli che verrebbero in qualche modo colpiti da queste stesse riforme, coll'ingrandire loro il timore di una concorrenza, tanto più che il commercio di Genova per l'esercizio di alcune di queste professioni aveva ammessi prima del 1851 anche i forestieri, anzi direi che avevano un monopolio certi facchini che si prendevano nella valle bergamasca.

Può darsi poi che coll'andare del tempo, quando le cose avranno preso il loro assetto naturale, quando tutti gli interessi, che in qualche modo venissero lesi, si troveranno compensati, convenisse allargare la mano.

Comunque sia, questa è una disposizione che si potrà poi mettere in pratica con decreto reale (*Rumori e interruzioni*); si vedrà poi se occorra conservare ancora la disposizione di ammettere all'esercizio di tali professioni i non regnicoli.

Nello stesso modo che finora per dare la nazionalità ai forestieri, per ammetterli all'esercizio di una professione e anche agli impieghi basta un decreto reale, mi pare che possa estendersi anche questa facoltà al potere esecutivo per ammetterli all'esercizio di queste professioni manuali, e non vedo la necessità che ciò debba formare oggetto di una legge. A tale riguardo io acconsentirei volentieri a che non si parlasse di questo nella legge, ma che si lasciasse invece al potere esecutivo di apprezzare la convenienza di ammettere in determinate circostanze o di escludere i forestieri dall'esercizio di una o delle altre professioni che si esercitano nei porti franchi.

Non dico di avere con queste mie parole totalmente esclusa l'obbiezione dell'onorevole Farina; parmi però debbano essere sufficienti a tranquillarlo sul punto che con questa legge non si abbia intenzione alcuna di menomare la libertà nell'esercizio delle diverse professioni, che noi d'altronde abbiamo proclamata in quasi tutte le altre leggi.

Finalmente poi l'onorevole preopinante fece qualche osservazione riguardo alla sicurezza del porto; lamentò che da qualche tempo, e particolarmente dopo che s'introdussero delle innovazioni nelle amministrazioni che sorvegliano la sicurezza del porto, succedono più di frequente inconvenienti che pregiudicano gli interessi del commercio.

Io non posso veramente contestare questa osservazione, giacchè sta di fatto che succedono con qualche frequenza degli inconvenienti piuttosto gravi a pregiudizio degli armatori e del commercio, e via dicendo.

Ma a questo si procurerà di andare al riparo, e già fin d'ora si sono prese dal Ministero delle disposizioni preliminari. L'onorevole preopinante sa che nel porto vi sono parecchie amministrazioni, che hanno un'ingegneria speciale, e che d'altronde devono mantenere dei rapporti fra di esse, e che quindi le cautele che a tale riguardo propongonsi debbono essere prese d'accordo.

Vi è la marina militare, vi è la dogana, la sicurezza pubblica; ed è bene che tutte queste autorità si mettano d'accordo per formare dei regolamenti, onde mentre provvedono ad un servizio, non ne incagolino un altro. Il Governo si è preoccupato anche di procurare con un migliore regolamento la sicurezza del porto.

Esso per altro non ignora che per ciò bisogna stabilire delle discipline, le quali, se non incagliano totalmente, debbono però rompere certe abitudini che assai difficilmente si smettono. Quindi bisogna anche procedere con una certa misura, con una certa cautela, e procurare di stabilire unicamente quelle che sono necessarie, e non moltiplicarle di troppo. Il Governo avrà presente queste considerazioni quando si occuperà del riordinamento del servizio del porto di Genova.

GIOLA, relatore. Mi pare che non vi siano opposizioni sostanziali sul concetto della legge, quindi il relatore avrà ben poco a dire. Esso intende tuttavia di associarsi esplicitamente al voto espresso dal senatore Farina circa la necessità di compilare dei buoni regolamenti che preparino una facile transizione dal sistema di monopolio che ora vige al sistema di libertà. Certo il Governo in questa parte dovrà mettere un'attenzione particolare. I regolamenti dovranno essere composti in modo, che non si possa fare luogo ad abusi, nè a disordini, nè a perturbazioni di nessuna sorta.

Questo voto la Commissione lo aveva pure espresso nella sua relazione; ed oggi in sostanza non fa che ripetere quello che già era stato da essa espresso per stampa. Per contro un'altra idea è stata messa innanzi dal preopinante senatore Farina nella quale la Commissione non saprebbe convenire. Nella nostra legge è detto che la compagnia dei *caravana* di porto franco continuerebbe ad essere retta dal decreto reale del 13 gennaio 1851, il quale ha un articolo così espresso: « Non potrà essere ammesso a detto servizio chi non giustificherà in forma autentica di essere *regnicolo*. »

Se ho bene capito le parole dell'onorevole preopinante, parmi che fosse nel suo pensiero che, non solamente i regnicoli fossero ammessi a questo servizio, ma anche i non regnicoli. Ora sa il senatore Farina che in principio l'esercizio di questo facchinaggio era privilegio riservato agli abitanti della valle Brembana di Bergamo; sa che i facchini di Genova, e forse anche un po' più che i facchini, i negozianti stessi, vedevano molto di mal occhio questo privilegio; sa che nel 1848 questo privilegio cessò di fatto, e che finalmente in conseguenza di molti richiami fatti fu emesso il decreto dianzi ricordato, che non ammise più che i regnicoli.

Io credo che adesso non convenga di tornare nel passato: credo che se ammettessimo ancora indistinta-

mente tutti i forestieri all'esercizio di questa professione si ecciterebbe facilmente una grave mala contentezza.

Non ignora il senatore Farina che per calmare questa mala contentezza che si era prodotta altra volta, furono istituiti quei 24 facchini di dogana che fanno il servizio dal porto franco alle porte esterne della dogana, lo che veramente fu fatto per dare una soddisfazione tal quale all'opinione del paese. Ora, sarebbe egli opportuno di rivenire adesso sul passato? Io per me credo di no. Basta bene l'abolizione che si fa ora del privilegio, senza suscitare altre difficoltà. Per molte professioni è prescritto che chi intende esercitarle sia regnicolo. Perchè dunque questa condizione non si applicherebbe anche ai facchini di porto franco, massime che si tratta di persone le quali dipendono dall'amministrazione di finanza, di persone che prestano un servizio di confidenza, un servizio delicatissimo?

Pertanto la Commissione, al suo modo di vedere, crede che non convenga di nulla mutare alle disposizioni del decreto del 1851.

PINELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Se s'intende proporre un articolo di aggiunta, ovvero un emendamento a questo proposito, sarebbe bene che si aspettasse il momento in cui verrà in discussione l'articolo cui quest'emendamento, quest'aggiunta è relativa.

PINELLI. Mi riservo di parlare sull'articolo 5.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola ritengo per chiusa la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa.)

« Art. 1. Sono abolite tutte le corporazioni, unioni, compagnie, od altre qualsiasi associazioni privilegiate d'operai, artefici, o lavoratori esistenti nel porto, sui ponti e calate e nel porto franco e dogana di Genova od in altri porti dello Stato.

« Tuttavolta per le corporazioni od associazioni esistenti nell'isola di Sardegna l'abolizione non avrà effetto se non dal giorno che verrà fissato per decreto regio. »

(È approvato.)

« Art. 2. Potranno essere dal Governo prescritte con regolamenti approvati per decreto regio le condizioni d'età, di moralità e di capacità, mercè delle quali ognuno potrà essere ammesso all'esercizio delle arti o professioni di cui all'articolo precedente senza limitazione di numero degli esercenti, e sotto la sola osservanza di regole d'ordine pubblico e di disciplina da stabilirsi nei regolamenti medesimi, ai quali potrà anche aggiungersi una tariffa delle mercedi.

« Potrà pure essere prescritto un esame per l'ammissione all'esercizio della professione di pilota, e in questo caso il regolamento potrà rendere obbligatorio agli aspiranti il pagamento d'un diritto destinato a retribuire l'opera degli esaminatori.

« Per le contravvenzioni alle disposizioni contenute nei detti regolamenti potranno in essi venire comminate le pene stabilite dall'articolo 735 del Codice penale. »

In ordine alla prima parte dell'articolo 2 testè letto,

non essendosi fatta dall'ufficio centrale modificazione, e non trovandosi contestato...

ELENA. (*Interrompendo*) Domando la parola su questa prima parte.

PRESIDENTE. Ha la parola.

ELENA. Il regolamento che il Ministero si riserva di fare, per quanto contempla le materie che riflettono l'interesse generale dello Stato e l'ordine pubblico, è giusto che sia redatto da esso; ma per quanto riflette cose d'interesse affatto locale, d'interesse municipale, io non vedrei conveniente che per questo lato il Ministero dovesse immischiarsene. Queste materie di minima importanza, nelle quali il Ministero ha nulla da vedere, dovrebbero, a mio avviso, essere lasciate ai municipi.

Se il Ministero e l'ufficio centrale sono di questo parere, sarebbe allora il caso di riformare la prima parte di quest'articolo nel modo seguente: « Per ciò che riguarda l'interesse generale del commercio potranno dal Governo essere prescritte, » il resto come nella proposta ministeriale; poi al fine della prima parte di questo articolo aggiungere: « I municipi potranno provvedere per quanto riguarda l'interesse locale. »

Supponiamo che si tratti di trasporto di combustibili o di commestibili dal porto a domicilio, e simili cose, il Governo non ha interesse; questo è tutto dell'amministrazione municipale, sicchè mi pare potersi molto convenientemente lasciare tale materia ai rispettivi municipi.

LANEA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. Credo che se si volesse esaminare dal lato dell'applicazione la proposta dell'onorevole Elena, probabilmente sarebbe subito risolta. Secondo però il mio modo di vedere, la separazione delle materie proposta dal senatore Elena sarebbe impossibile, giacchè le attribuzioni di queste corporazioni sono tutte attinenti all'interesse generale dello Stato, al commercio in generale: le corporazioni stabilite nel porto di Genova servono all'interesse generale dello Stato; non si può sotto verun aspetto considerare i servizi che esse prestano nel porto di Genova come servizi locali.

D'altronde io osservo all'onorevole mio amico senatore Elena, che secondo le relazioni che vi esistono attualmente tra i municipi ed il Governo, secondo le nostre leggi, tutti i regolamenti si può dire che interessano il municipio, che interessano la polizia, debbono essere approvati dal ministro dell'interno. Dunque anche il regolamento sulle materie che il senatore Elena vorrebbe riservato al municipio di Genova, il quale come osservava da principio non può assolutamente comprendere attribuzioni esclusivamente di interesse locale, dovrebbe pur sempre essere sottoposto al Ministero.

Dunque non credo che si debba fare un'eccezione per i regolamenti che interessano il servizio del porto, mentre che cose di molto minore levata debbono essere soggette all'approvazione del Ministero. Ben inteso che il Ministero prima di approvare questi regolamenti, tanto più per la parte in cui il municipio si troverà maggiormente interessato, avrà cura di prendere l'av-

viso della Camera di commercio e del municipio di Genova, ma più specialmente di esaminare e di prendere in considerazione le osservazioni fatte e di accoglierle o respingerle secondo il suo modo di vedere, secondo l'interesse cioè del porto di Genova e del commercio dello Stato; cosicchè mi rincresce di non potere aderire alla proposta fatta dall'onorevole Elena.

ELENA. Il sistema vigente, lo confesso, è pur troppo così, che non si possono fare regolamenti anche nelle materie di minore importanza senza che intervenga l'autorità del Ministero. Ma appunto per ciò io credeva opportuno che si cogliesse un'occasione per scostarci un tantino dal sistema di centralizzazione amministrativo, che credo non giovi niente affatto all'andamento delle cose.

Il signor ministro crede che sia difficile di fare questa separazione, io invece la credo assai facile in quanto che la separazione è bastantemente indicata. Tutto ciò che riflette il movimento dei porti e degli scali, si può assegnare alla parte dell'interesse generale, e tutto ciò che concerne l'interno della città assegnarlo all'interesse locale. Chiederò al signor ministro se, coi regolamenti che intenderà di fare a questo riguardo, voglia regolare la tariffa anche dell'interno della città, siccome è attualmente stabilito. Io credo che importerà poco al Governo che per un ettolitro di vino si paghi piuttosto 50 che 80 centesimi. Tuttavia, siccome la proposta non va a genio del Ministero e che la sua adozione potrebbe incontrare molte difficoltà, io non insisto nella medesima.

PRESIDENTE. Io dunque metto ai voti il paragrafo 1 dell'articolo 2 testè letto.

Chi lo approva sorga.

(È approvato.)

Il paragrafo secondo dell'articolo in discussione sarebbe stato dall'ufficio centrale redatto nel modo seguente:

« Gli aspiranti all'esercizio della professione di pilota dovranno subire un esame di capacità nel modo che verrà prescritto da un decreto regio, il quale potrà anche rendere obbligatorio il pagamento di un diritto destinato a retribuire l'opera degli esaminatori. »

LANEA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. Io non ho difficoltà ad accettare questa nuova redazione, benchè contenga una disposizione la quale, a mio avviso, è alquanto estranea alla legge che discutiamo, e mentre a questo si potrebbe provvedere per decreto regio.

Si tratta di stabilire un esame ed il diritto di pagamento per questo esame. Ora mi pare non sia il caso di dichiararlo obbligatorio in questa legge. Del resto, ripeto, non ho difficoltà d'accettarla.

GIOTA, relatore. Nel paragrafo 2 veramente non si fa che mettere un *dovrà* a vece d'un *potrà*. Il Ministero aveva detto *potrà essere prescritto un esame per l'ammissione all'esercizio della professione di pilota*; l'ufficio centrale ha creduto che non convenisse di lasciare su questo punto così importante una mera facoltà al Go-

verno, ma che si dovesse creare un obbligo di questo esame. Ad eccezione di questo cambiamento le due versioni sono assolutamente eguali, giacchè anche la disposizione relativa alla tariffa è pur compresa nel paragrafo ministeriale, epperò la cosa è precisamente la stessa.

LANEA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. Domando scusa, non è la stessa; la differenza è piuttosto grave e consiste nel rendere obbligatorio quello che il Governo si riservava di fare o no secondo le circostanze.

PALESCAPA, ministro senza portafoglio. Domando la parola. A me pare che se vi fosse una qualche osservazione a fare, quella sarebbe che qui si tratta di corporazioni di gente manuale, che disimpegna le funzioni, che altre volte erano attribuite a corporazioni privilegiate: si sopprimono queste corporazioni, e si sostituisce un facchinaggio. Fin qui la cosa corre bene; ma non comprendo poi come qui si possano prescrivere delle norme per i piloti, le cui funzioni è evidente che non possono essere disimpegnate da qualunque uomo, ed è pure evidente che non si potrà mai sospettare che uno che non abbia le cognizioni del pilota voglia andare su di una barca a farne le funzioni, ed a comprometterne la sicurezza.

Dunque questa disposizione deve trovare la sua sede in un regolamento della marina, e non qui ove si tratta di disposizioni di polizia, e di prestazione di opere servili per provvedere ai bisogni locali del commercio. In conseguenza io proporrei che, con un regolamento della marina mercantile, si prescrivesse, che i piloti, non possano esercitare questo loro mestiere senza essere iscritti prima alla classe dei piloti, e senza avere subito i relativi esami.

GALLINA. Questi regolamenti per i piloti esistono già. Ora la differenza che porta con sè tale disposizione, è che questi piloti saranno considerati come corporazione eguale a quelle dei facchini.

Nella stessa guisa che sono inclusi nella legge, come corporazioni, i facchini i quali si applicano al trasporto e al maneggio di tutte le cose del commercio nel porto di Genova, così lo sono pure i piloti, benchè sotto un certo aspetto la professione di costoro sia e più importante, e più difficile, e li tolga dal numero dei semplici facchini, perchè richiede in loro cognizioni più speciali. Del resto tutto ciò che ha rapporto ai regolamenti della marina per l'ammissione dei piloti già esiste, ed è osservato.

PALESCAPA, ministro senza portafoglio. Appunto perchè esiste ed è osservato.

LANEA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. Non è osservato.

GALLINA. Domando la parola.

PALESCAPA, ministro senza portafoglio. Se non è osservato si fa osservare; ma mi pare che si dovrebbe indicare nella legge che questa libertà non si applica ai piloti, perchè osservo anche che il pilota non fa esercizio nel porto. Quando è che egli incomincia ad eserci-

tare? Quando il bastimento o esce dal porto, o sta per entrarvi.

Dunque io non vedo come si possano accomunare le disposizioni relative al facchinaggio, e ad altre opere di questo genere che si esercitano propriamente nel porto, con la condizione di pilota che è una professione di rilievo, perchè i piloti, per esempio, di lungo corso, sono uomini ricercati, uomini d'importanza che debbono essere fino ad un tale quale segno forniti di cognizioni teoriche, e di nautica pratica.

FARINA. Io credo che veramente non sia questo il luogo di fare cenno dei piloti. Ciò che concreta la legge è l'articolo primo; ora l'articolo primo cosa dichiara? Dichiara che sono abolite le corporazioni d'operai, artefici, e lavoratori esistenti nel porto. Ora io osservo che i piloti anche locatieri non sono nè operai, nè lavoratori, nè artefici, e quello che è di più non si può dire che esercitino l'industria loro nel porto, perchè invece i piloti sono adoperati per condurre in porto le navi, e farle dal porto uscire.

GALLINA. Appunto per questo domandava la parola.

FARINA. Mi permetta un momento; osservo quindi che la parola qui di pilota entra in un ordine d'idea affatto nuovo e che non ha legame alcuno colla legge della quale trattiamo, perchè mentre nell'un caso non occorre che di prescrivere dei regolamenti, dirò così, d'ordine, nel secondo caso ci debbono essere delle guarantee di capacità grandissime senza le quali assolutamente il disimpegno delle funzioni di pilota locatiere non si può ottenere.

Parmi perciò che sarebbe opportuno di sopprimere l'alinea dell'articolo 2 nel quale si parla dei piloti; rimettersi quanto a questi ai regolamenti, che ove abbiano bisogno di essere riformati, possano esserlo, ma non confondere due materie di portata sommamente diversa in una legge la quale relativamente ai piloti non si può dire che abbia con essi un nesso diretto e necessario.

Parmi perciò che sarebbe molto più opportuno sopprimere l'alinea dell'articolo 2 ed anche l'aggiunta proposta dalla Commissione, e lasciare le materie relative ai piloti come sono attualmente rette dal regolamento, e proseguire oltre nella discussione delle corporazioni d'operai lavoratori ed artefici.

DE CARENAS. Domando la parola per l'ordine della discussione.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore Gallina.

GALLINA. Le osservazioni che io mi proponeva di fare in risposta al senatore Paleocapa non tendevano ad altro che a chiarire un fatto.

Prima di prendere una risoluzione in ordine a quello che si deve ammettere, o rifiutare nella legge, mi pare che convenga di essere bene accertati sui fatti; ora in quanto ai fatti io ho un dubbio gravissimo su ciò che è stato esposto, e credo che vi sia qualche confusione tra i piloti di bastimenti e i piloti che esercitano nel porto e che costituiscono una compagnia.

Altri sono i piloti di bastimento, altri quelli che for-

mano la corporazione di cui qui si parla. Questa corporazione non è quella che accompagna i bastimenti fuori del porto, ma sì quella che si applica ai movimenti interni: su di ciò converrebbe avere qualche cognizione positiva, poichè, come dissi, è il fatto che determina il merito delle prescrizioni che si vogliono stabilire.

Occorrerebbero dunque schiarimenti, perchè se sotto il nome di piloti intendiamo l'esercizio d'una professione che non è quella contemplata nella legge, noi corriamo il rischio di nemmeno volere che sia corrisposto alle nostre idee.

LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. Domando la parola per dare appunto gli schiarimenti chiesti dall'onorevole Gallina.

La definizione di questi piloti noi l'abbiamo nei motivi del progetto presentato dal Ministero, i quali concordano con quelli che si trovano nell'elaboratissima memoria del Consiglio di Stato, ed è la seguente:

« *Piloti pratici.* — Ufficio loro è di governare le navi nell'entrata, e nell'uscita dal porto: sono in numero di 24, divisi in due squadre, comandate ciascuna da un capo e che fanno servizio alternativamente. Sono pagati a tenore di una tariffa. Quantunque tenuti a sostenere un esame pratico, si trasmettono generalmente il posto di padre in figlio, talvolta anche per espressa disposizione testamentaria. »

Mi pare che la definizione è abbastanza precisa per dare un'idea chiara delle funzioni di questi piloti.

GALLINA. Domando scusa; solamente io chiedeva di fare quest'osservazione su ciò che diceva l'onorevole Paleocapa, il quale mi pareva tendesse a dimostrare la difficoltà gravissima che esisteva relativamente ai piloti i quali servono all'introduzione e all'uscita dal porto di Genova.

Tutti sanno le difficoltà gravi che il porto di Genova presenta nell'entrata e nell'uscita, per cui in tempi non ordinari, per poco che vi sia agitazione di mare, è indispensabile che i bastimenti siano guidati; nel qual caso ci vuole gente perita dell'arte della navigazione. E tanto è che i piloti di Genova, appunto per la difficoltà del porto e per la capacità speciale onde sono forniti, hanno riputazione di piloti eccellenti.

Egli è adunque a questo riguardo che mi permetteva di osservare che questi piloti non devono confondersi con quelli che esercitano l'arte loro sui bastimenti.

PALEOCAPA, ministro senza portafoglio. L'osservazione dell'onorevole Gallina era giustissima. Infatti anche a me sorgeva il dubbio fin da principio che mai si potesse parlare dei piloti che servono all'entrata e all'uscita dei bastimenti, i quali poi oltre al prestare tale servizio, avviene spesso che dai legni forestieri, che non hanno pratica delle coste, sono presi a bordo per fare altri viaggi sulle coste vicine. Tali uomini hanno molta importanza per la loro istituzione e per il bene e il male che possono fare.

Mi era dunque venuto dubbio che mai si potesse confondere questa specie di uomini coi facchini del porto; eppure vedo che realmente la legge avvisa a questi pi-

loti, perchè, come ha letto l'onorevole ministro delle finanze, vi si dice: « i piloti che servono all'entrata e all'uscita del porto. » Dunque sono i veri piloti che io contemplava, e bene mi apponeva parlando di essi. Ma io insisto nel dire che questi uomini devono essere riguardati come uomini costituenti una classe affatto speciale, da non confondersi con quelli che fanno il manuale servizio interno del movimento delle mercanzie. Essi servono all'entrata e all'uscita dal porto e sono costituiti in una compagnia, devono fare un esame, devono assoggettarli a regolamenti, quindi è inopportuno di parlarne in questa legge.

Se si volesse parlarne per il timore che potesse sorgere che questa legge, provvedendo alla cessazione di tutte le persone privilegiate, avesse anche soppresso questa corporazione di piloti, in tale caso si dica che questa disposizione generale della legge non si applica ai piloti per i quali il Ministero della marina darà una ordinazione speciale. Ma non mi pare che questa corporazione di piloti debba andare confusa con tutte le altre di cui qui si parla.

COLLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'ha già chiesta il senatore De Cardenas.

DE CARDENAS. Il motivo per cui aveva domandato la parola era appunto per spiegare questo articolo intitolato dei *Piloti pratici* che conduceva la questione sopra un altro terreno da quello dove era prima. Adesso valendomi della parola accordatami, e non parlando più di quello di cui hanno già dato sufficiente spiegazione i vari preopinanti, mi arresterò alla sola osservazione che questi piloti pratici si trasmettono la professione con privilegio di padre in figlio, e che se la trasmettono anche per testamento. Pare appunto che questa parte di loro privilegio sia quella che è stata presa in considerazione dal ministro, quando ha proposto l'articolo dei piloti in questa legge; volendo egli che seguitino bensì ad esservi dei piloti approvati dall'amministrazione della marina per introdurre e per estrarre i bastimenti dal porto, ma che non ne sia limitato il numero, che non possano trasmettersi il loro impiego dall'uno all'altro, che non sia un diritto ereditario contrattabile, ma che siano scelti ed approvati dal Governo, e che siano liberi di concorrervi tutti coloro che hanno le qualità e le cognizioni necessarie.

Questo mi pare il vero punto della questione che ora si tratta.

PINELLI. Le osservazioni fatte per parte dell'onorevole commendatore Paleocapa fanno certamente conoscere quanta sia la distanza che passa fra i piloti dei quali è stato finora discusso, e le corporazioni di operai, artefici o lavoratori. Ma, con venia dell'onorevole senatore, io divido, sotto un certo aspetto, l'opinione che è stata emessa dal preopinante, nel senso che vi sia un legame tra queste corporazioni di piloti e la legge che attualmente si discute, se vero è quanto si accenna nella relazione.

Dal momento che vi esisto una corporazione privile-

giata, qualunque sia il genere di industria o dirò di perizia che mette al servizio del pubblico, questa corporazione mi pare che si debba intendere compresa nella legge.

Se questi individui, che provvegono col loro servizio per l'entrata e l'uscita dal porto, meritano un posto a parte, io ne inferirei che in questo caso invece della soppressione dell'articolo 2 nel senso proposto dall'onorevole Farina, si dovesse fare un'addizione all'articolo 1 che rifletta questi piloti menzionati nella relazione dell'ufficio centrale, salvo però a dichiarare nello stesso tempo (locchè si potrebbe fare nella stessa aggiunta, oppure nell'articolo successivo) che anche quanto ai piloti, cessando la loro esistenza privilegiata, debbe subentrare la disciplina di un analogo regolamento, il quale possa guarentire veramente gl'interessi che loro sono confidati.

LANEA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. Mi pare che la discussione si complichì assai.

Taluni dei preopinanti credono che i piloti non vengano aboliti coll'articolo 1, e che ad essi provvedasi particolarmente coll'alinea in discussione. Questo, pare a me, è un errore.

L'articolo 1 sopprime ogni specie di corporazione. Difatti esso dichiara che sono abolite tutte le corporazioni, unioni, compagnie, od altre qualsiasi associazioni privilegiate di operai, artefici, lavoratori. Di modo che per questo articolo rimangono abolite tutte le corporazioni e compagnie, e fra esse i piloti che costituiscono una compagnia.

Una prova si è che nell'articolo 2 non si parla nè di consorvarli, nè di abolirli, perchè sarebbe inutile, avendo a ciò già provveduto l'articolo 1; solamente dopo essersi dichiarato nella prima parte di questo articolo 2, che nei regolamenti dovranno essere determinate le condizioni di ammissione dei diversi individui, che dovranno poi prestare il loro servizio nel porto, cioè le condizioni di età, di moralità, di capacità, ecc., nel secondo alinea si richiede, in quanto ai piloti, che si determini per legge che essi abbiano a subire un esame.

Quanto alle altre corporazioni si farà capo ai regolamenti sanciti per decreto reale; quanto ai piloti, desiderandosi una cautela maggiore di capacità, si vuole che nella legge sia determinato espressamente che il Governo potrà assoggettarli ad un esame, oppure, secondo l'ufficio centrale, dovrà assoggettarli ad esame.

Dunque se la cosa sta così, come mi pare indubbiamente, adesso la questione dovrebbe limitarsi unicamente a vedere se sia conveniente di lasciare sussistere nel secondo articolo la disposizione che questi piloti possano o debbano essere sottomessi ad un esame; se sia conveniente di stabilire questo per legge o di lasciarlo ai regolamenti. Io credo che la questione portata sul suo vero terreno, dovrebbe consistere unicamente nella risoluzione di questo quesito.

JACQUEMONT. Pour dissiper les doutes qui ont été soulevés, il suffit de recourir à l'exposé des motifs du projet ministériel. Les diverses corporations privilé-

giões esistenti dans le port de Gènes y sont récapitulées et notamment celle des *pilotes*. Quoique le règlement du 3 septembre 1818 n'ait accordé au corps des pilotes aucun autre avantage que la limitation du nombre, il n'en est pas moins devenu, par la suite, une véritable corporation privilégiée dont les places se vendent par contrat, et se transmettent par succession. C'est pourquoi il était nécessaire de la supprimer comme toutes les autres. L'article 1 de la loi a été conçu, à dessein, dans les termes les plus généraux, pour comprendre dans « l'abolition, sans aucune exception quelconque, toutes les corporations, unions, ou associations privilégiées, d'ouvriers, artisans ou manœuvres, existantes dans le port de Gènes. » L'exposé des motifs dit positivement qu'on a voulu y comprendre l'association des *pilotes*. Ainsi les doutes soulevés sont résolus, soit par les expressions littérales du premier article de la loi (déjà voté), soit par l'intention formelle du législateur.

L'abolition de ses corporations est d'une nécessité urgente. Elle est unanimement réclamée à Gènes par la Chambre de commerce, par le municipale, et par tous ceux qui se livrent au commerce maritime. Toutes les lois que nous avons votées dans l'intérêt du port et du commerce de Gènes se trouvent paralysées par ces diverses corporations, dont les privilèges font augmenter les frais d'embarquement et de débarquement à plus du tiers de ce qu'ils coûtent à Livourne et à Marseille. Le port de Gènes se trouve placé, à cet égard, dans une telle condition d'infériorité, relativement aux autres ports de la Méditerranée, que l'avenir de son commerce est compromis, et qu'il est menacé de voir diminuer graduellement ses arrivages maritimes. Voilà pourquoi cette loi est indispensable. Elle est dans l'intérêt, même, des membres de ces corporations, qui finiraient par être, les premières victimes de leurs privilèges, à raison de la diminution du travail (c'est ce qu'ils devraient bien comprendre), tandis que la liberté des professions et l'augmentation de travail qui en résultera, leur garantissent des moyens d'existence pour le présent et leur assurent un avenir prospère.

Cela posé, j'aurai l'honneur d'observer, en ramenant la question à son point de départ, que monsieur le ministre des finances proposait de renvoyer à la partie réglementaire la nécessité d'un examen pour être admis à la profession de pilote, tandis que le bureau central propose d'insérer cette condition dans la loi, sans préjudice des autres mesures qui seront prescrites dans le règlement à intervenir. Il me paraît que l'examen est une des premières conditions à exiger pour l'admission d'un pilote. Le pouvoir exécutif ne peut certainement pas avoir des motifs pour en dispenser. Or, les fonctions de pilote sont trop délicates, et la condition de l'examen trop importante, pour qu'il ne soit pas préférable de l'insérer dans le texte de la loi, ainsi que le bureau central l'a proposé par son amendement, et je me range à son avis.

FABRINA. Malgrado le osservazioni svolte testè dall'onorevole ministro e dall'onorevole preopinante io ho

qualche difficoltà ad adattarmi alle interpretazioni che si danno alle espressioni dell'articolo primo.

L'articolo primo è diviso in parecchi incisi; il primo inciso parla di corporazioni, unioni, compagnie, poi soggiunge: « od altre qualsiasi associazioni privilegiate di operai, artefici, lavoratori esistenti nel porto. » Dunque quando parla di corporazioni privilegiate, si riferisce non più alle associazioni in genere, ma soltanto a quelle di operai, di artefici, lavoratori, esistenti nel porto, dimodochè quelle dei piloti non possono cadere nell'abolizione, perchè se si volesse dire che si sopprimono tutte le associazioni, allora si potrebbero sostenere sopresse anche le compagnie di assicurazione, il che certamente non si volle fare. Per conseguenza quando parla veramente del privilegio, lo attribuisce agli operai, artefici e lavoratori: quindi io credo che propriamente parlando non comprende le associazioni di piloti, locatieri.

Diro di più: questa materia mi pare assolutamente non istudiata abbastanza, ed ecco perchè io credo che le speciali attribuzioni dei piloti locatieri richieggono essenzialmente che siano uniti in compagnie, come lo sono dovunque. Queste genti non sanno generalmente quando saranno chiamate a prestare il loro ufficio; è necessario quindi che presentino nel loro insieme una organizzazione, la quale all'occorrenza supplisca ai bisogni del commercio, supplisca in ogni tempo, in ogni ora, in ogni circostanza ai bisogni tanto dei bastimenti che devono entrare come di quelli che devono sortire.

Richiede dunque che costantemente vi sia, per così dire, un corpo di guardia di piloti, i quali quando un bastimento si presenta per entrare, o vuole sortire, si prestino costantemente per disimpegnare questo ufficio. Se queste persone sono isolate, sono ridotte ad operazioni individuali, ognuno vede che non si sarà mai sicuri della persistenza del servizio, specialmente nelle occasioni di tempeste e di grave pericolo.

Ciò premesso, non risulta che questa difficoltà sia stata nè discussa nè esaminata, nè dal Ministero nè dalla Commissione, per conseguenza mi pare che questo sia un motivo di più per rimandare la discussione di questa materia a miglior momento. Con ciò io non intendo che si debba mantenere, per esempio, la trasmissione ereditaria delle piazze; questo è un caso affatto diverso e tanto più riprovevole in quanto che è affatto abusivo, perchè se qualcuno volesse invocare una legge che lo giustificasse, credo assolutamente non la troverebbe, perchè qui non è il caso nè di procuratori piazzati nè di farmacie, come era prima d'ora in Piemonte.

Ciò, se esiste in Genova, è puramente un abuso, conseguentemente non avrebbe in legge alcun fondamento. Del resto, io ripeto, non mi pare che la materia sia veramente contemplata nell'articolo 1; non si potrà quindi opporre alla mia tesi la questione pregiudiziale, desunta dalla votazione dell'articolo 1. Conseguentemente, stante che la specialità della materia richiede l'organizzazione dei piloti in compagnie, credo che sia opportuno rimandare questa materia ad una

apposita legge anzichè inserirla quasi per incidente nella legge attuale; provvedendo essa con ciò imperfettamente ai bisogni del commercio, che sono quelli, ripeto, di avere costantemente un numero di piloti che a qualunque ora del giorno e della notte, e con qualunque intemperie, si possano prestare alle esigenze dei bastimenti che vogliono entrare, come di quelli che vogliono sortire.

In conseguenza io insisterei perchè questa materia fosse rimandata ad una apposita legge.

LANEA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. Domando la parola.

Io credo che se vi fu progetto il quale abbia avuto un esame più accurato, profondo, compiuto, sia il presente.

Fu dapprima elaborato nel Ministero di finanze, dopo avere preso il parere della Camera di commercio di Genova e del municipio. In seguito ne venne affidato lo studio e la redazione al Consiglio di Stato, il quale col corredo di una grande quantità di documenti ed istruzioni che si procacciò direttamente, ha elaborato un rapporto voluminoso non solo, ma molto sostanzioso, in cui ognuna di queste corporazioni è esaminata dalla sua origine fino al giorno d'oggi; in cui si fa il confronto fra le diverse corporazioni del porto di Genova e le analoghe dei diversi porti del Mediterraneo, e quindi si vengono a stabilire le diverse disposizioni che sono contemplato nel progetto di legge.

Finalmente questo progetto fu esaminato dalla Giunta del Senato fino dal principio dell'attuale Sessione e non si può sicuramente dire che sia mancato il tempo, nè la volontà, nè lo zelo per introdurre quei cambiamenti che si credevano opportuni. Ora, dopo tanto esame e tanto tempo, non comprendo che si possa sostenere la tesi che il progetto è immaturo, che non si sono fatti studi abbastanza profondi per potere ora venire discusso.

Osserva il preopinante che nell'articolo 1 non sono contemplati i piloti. Ma, domando io, sono sì o no questi una corporazione, una unione, una associazione? Ora, se dessi costituiscono uno di questi enti, sono contemplati nell'articolo 1 che li dichiara tutti aboliti. Di più: nei motivi che precedono il progetto del Ministero, sono indicate tutte le corporazioni che vengono abolite e che si trovano contemplate nell'articolo 1, e fra queste figura anche quella dei piloti pratici.

Si aggiunga che se nell'articolo 1 non fossero contemplati i piloti pratici, bisognerebbe allora che in un articolo particolare si dichiarasse che i piloti pratici rimangono tali quali sono, che del resto vi sarebbe una lacuna molto grave, e non si può dire che siano stati dimenticati, perchè la legge impone loro la condizione dell'esame.

Veniamo ora a vedere se i fatti, le osservazioni, le ragioni addotte dall'onorevole Farina, siano tali da dimostrare che il progetto non è stato studiato; vediamo se nelle sue osservazioni sianvi ragioni cui non si possa rispondere vittoriosamente.

Ma pocho furono le sue osservazioni, ed a queste si rispose, mi pare, nel modo il più luminoso, quindi se non ha altre prove per dimostrare che il progetto non è stato studiato, mi peracetta l'onorevole Farina di non essere del suo avviso e di credere che è giunto il momento per fare questa riforma utilissima e per togliere questo sconcio, questo anacronismo nella nostra società del secolo XIX. Se dopo avere fatto tante riforme e commerciali e doganali, se dopo avere intrapreso tanti utili lavori per favorire il commercio, si lasciassero ancora sussistere questi vizi gravissimi i quali accagionano delle spese inutili e tanto gravi al commercio, io credo che si commetterebbe un grave errore, perchè senza questa riforma io credo che difficilmente il porto ed il commercio di Genova potranno lottare col commercio degli altri porti del Mediterraneo. Per conseguenza io prego il Senato di volere continuare la sua discussione; e salvo che sorga il caso in cui si faccia la dimostrazione la quale evidentemente provi che il progetto non è stato studiato in qualche sua parte, solo allora si potrà vedere se sia il caso di soprassedere; ma questa dimostrazione finora non mi pare che sia stata fatta.

GALLINA. Io non contenderò il merito delle osservazioni di massima fatte dall'onorevole Farina: non vi è dubbio che egli spiegò molto bene, e molto chiaramente la necessità che vi è, che un servizio di piloti nel porto di Genova venga assicurato.

La questione, secondo me, ridotta a questi termini, è piuttosto questione di forma, di modo e di regola, anzichè di principii. Invece che la questione proposta dal Ministero delle finanze è tutta di principii. In quanto alla forma vi si è provveduto ancora lasciando aperto l'adito a stabilire tutti i regolamenti che possono essere creduti necessari.

Ora nella questione di principio dell'onorevole Farina, viene questo altro punto di questione. La libertà avrà casa per effetto in un porto frequentato come quello di Genova, di impedire che si stabilisca un servizio di piloti che serva a tutte le occorrenze, a tutte le domande che potranno essere fatte?

FARINA. Io non ho detto questo.

GALLINA. Mi pare che nelle osservazioni fatte ella abbia detto che fosse necessario di avere questi piloti riuniti in una corporazione per potere dare loro i regolamenti necessari. Io non combatto ciò, anzi mi vi accordo. Per quanto a libertà, credo che l'abolizione della corporazione dei piloti esistente, non impedisca quanto si desidera dal senatore Farina.

Il Ministero ha proposto l'abolizione di tutte le corporazioni, ed ha narrato come questo progetto sia stato elaborato, sottoposto a tutte le discussioni, a tutti gli esami. Io aggiungerò che la soppressione delle corporazioni di questa natura nel porto e nella città di Genova è una questione che dura da trent'anni. Si incominciò e venne a farsi più calda da 20 anni in qua, e non solo da alcuni anni, non solo dal 1818.

Già nel sistema precedente al 1848 si osservava come queste corporazioni costituivano un monopolio grave

ed oneroso al commercio, ed anche ai semplici passeggeri. Non pochi di noi, pel privilegio della nostra età, dobbiamo ricordarci come chi arrivava nella città di Genova, quando i facchini del servizio interno erano organizzati, doveva pagare una somma straordinaria, inaudita in tutti gli altri paesi; egli era angariato in cento modi. Il trasporto di una valigia a cinquanta passi costava cinque lire, e qualche volta in tempo di pioggia importava una spesa enorme. E questo eccesso andò tanto oltre, che l'abolizione della prima corporazione non ebbe luogo senza gli schiamazzi di coloro che vi erano interessati.

Non vi è dubbio che l'insistenza dei commercianti fu sempre che si abolissero le corporazioni di ogni specie che avevano tratto al commercio, al trasporto, ai movimenti interni del porto, come quelle di barche, liuti, e piatte e tante altre che avevano il privilegio dell'antichità.

Dunque la corporazione dei piloti come è intesa dalla legge, era una corporazione da sopprimersi nel desiderio, nelle istanze, nel voto del commercio, ed io non dubito che il commercio, la città, e le persone interrogate a questo proposito, non siano concorse tutte in una sola conclusione, cioè che questa corporazione dovesse essere abolita. È singolarissimo il sistema, che si era introdotto in Genova a tale riguardo.

Genova ha potuto lottare in tempi più felici, in tempi in cui non vi era concorrenza, in cui gli antichi usi, per le antiche forze e la grandezza dei capitali non producevano nei porti privilegiati da queste qualità alcuno scapito sensibile all'avviamento delle merci: ma in ora in cui la minima spesa evitabile e non evitata stabilisce una ragione di preferenza, il porto di Genova viene a risentire un pregiudizio immenso in confronto di altri porti del Mediterraneo.

Si sono esaminati lungamente queste cose, si sono chiesti tutti i documenti, tutte le informazioni sul servizio dei porti di Marsiglia, di Livorno e delle altre piazze più attive e più commerciali, e dal risultato nacque la convinzione che conveniva assolutamente tagliare la cattiva pianta alla radice se si voleva giungere a scopo utile, e l'utilità dello scopo non è stata mai tanto dimostrata come adesso. Per conseguenza non vedo come si possa, sia per il voto che ha condotto il Governo a promuovere questa legge, sia per lo spirito che l'ha dettata, sia per le disposizioni che in essa si contengono, venire a porre in dubbio che la corporazione dei piloti non è una corporazione fidecommissaria, come fidecommissarie erano molte altre corporazioni, e che non abbia da essere compresa nel primo articolo.

Ora vengo alla seconda parte.

Perchè la corporazione dei piloti, di quest'arte molto importante viene ad essere distrutta, si dovrà con ciò lasciare libertà d'esercizio di quest'arte d'utilità grandissima? Si dovrà concedere che tutti, senza condizione di nessuna specie, senza la necessità di provare abilità, ed altre qualità necessarie, possano esercitarla? Io non lo credo, e, secondo me, l'ufficio centrale è entrato per-

fettamente nello spirito della legge, giacchè ha fatto quello che era libero di fare in una materia così grave, cioè di convertire il facoltativo in obbligo: ha sostituito il *dovrà* al *potrà*. La quale sostituzione, a mio avviso, non è di poco pregio, avendo quello di chiarire la necessità che i piloti siano periti nell'esercizio di quest'arte ed abbiano tutti i lumi che sono all'uopo indispensabili.

Ma con ciò non avrà da provvedersi ad altre necessità che l'esercizio di quest'arte porta con sé? Io sono dell'opinione del senatore Farina che bisogna provvedervi. Ora il modo di provvedervi qual è? Ritorneremo a costituirli in compagnie? Qui la difficoltà è più grave: abolire una corporazione per istituire una compagnia è tale cosa da richiedere serio esame. Ma il Ministero non ha egli il mezzo di conseguire il fine che si propone?

Il regolamento che deve fare per i piloti, come vediamo dalle stesse disposizioni di questa legge, non potrà stabilire il loro servizio, ed i loro obblighi così fattamente che non vi sia necessità di organizzarli in compagnia? Io credo che ciò sia facilissimo, e che anche in questo il Ministero si metterà d'accordo e colla Camera di commercio, e col municipio di Genova per vedere quali siano le condizioni speciali, quali siano le disposizioni che questo regolamento dovrà contenere. E siccome non può essere mosso nei suoi provvedimenti se non dallo stesso principio che ha mosso le reclamazioni contro queste corporazioni, vale a dire il principio dell'utilità generale, io non dubito che siamo tutti d'accordo su quel regolamento che si farà, e che, secondo me, non può essere fatto per legge, ma che dopo il breve esperimento fattosi, può essere soggetto alle modificazioni consigliate dallo spirito di conciliazione e d'opportunità.

In tal modo, io non dubito che si verrà ad ottenere il fine che ci proponiamo, che si è quello della maggiore libertà del commercio e del porto di Genova. Quindi io credo che la disposizione dell'articolo primo si debba considerare come comprensiva dell'abolizione della corporazione dei piloti.

ORA, relatore. Il signor ministro ha già detto che questo progetto di legge è stato studiatissimo per cura del Governo, ed io sono in grado di aggiungere qualche prova irrecusabile degli studi stessi, perchè ho sott'occhi il rapporto diligentissimo fatto da una Commissione creata in Genova, e composta delle persone più eminenti del commercio genovese. Questa Commissione ha esaminato la questione anche dal punto di vista dei piloti: si è fatta ad un dipresso la difficoltà che ha messo in campo l'onorevole Farina; ma ha finito per concludere che conveniva all'interesse del commercio di comprendere nella abolizione generale delle compagnie privilegiate, anche la compagnia dei piloti. È una breve pagina che mi permetto di leggere:

« I piloti pratici o locali, attualmente soggetti al regolamento del 8 settembre 1848, non costituiscono propriamente una corporazione d'arte o mestiere privilegiata, ma sono piuttosto una istituzione di polizia. Non ostante la limitazione del loro numero (non po-

tendo essere più di 24), la divisione dei medesimi in due squadre, ciascuna sotto di un capo, il servizio per turno li fanno in qualche modo rassomigliare alle corporazioni privilegiate.

« La Sotto-Commissione aveva affacciati molti seri dubbi sulla convenienza di sciogliere questa compagnia per introdurre anche in questa parte il principio della libertà del lavoro. Come si farebbe ad assicurare al commercio la prestazione dei servizi dei piloti pratici in ogni tempo quando non vi fosse nessuno specialmente obbligato di trovarsi pronto ad ogni richiesta in tutte le ore del giorno e soprattutto di notte? È egli sperabile, abbandonando quest'arte agli sforzi individuali, che ognuno si provvegga, come lo può facilmente una compagnia, dei mezzi necessari per esercitarla, richiedendosi di armare delle grosse barche per uscire dal porto anche col mare burrascoso? Avrebbe un individuo la stessa possibilità, che ha una compagnia, di rispondere dei danni che fosse per recare per propria colpa? Finalmente l'abolizione della tariffa non metterebbe i capitani alla discrezione di questa gente nei momenti di maggior pericolo quando è minore la libertà di contrattare? »

« Ad onta però di questi dubbi, la Sotto-Commissione mentre aveva proposto alcune riforme, che si sarebbero dovute fare al regolamento del 3 settembre 1848, e soprattutto per ciò che concerne la tariffa, aveva terminato con applicare anche ai piloti pratici il principio di una libertà regolata introdotto in tutte le altre arti, e la Commissione ha abbracciata questa opinione, lusingata di potere ovviare agli inconvenienti sopraccennati colle norme stabilite nel progetto di regolamento da essa proposto. »

Da questo si può scorgere che, come io diceva di sopra, la questione è stata studiata sotto tutti i punti di vista, anzi la stessa Commissione genovese ha proposto il regolamento che per l'avvenire dovrà servire di norma, salva si intende l'approvazione governativa, per questi *piloti pratici*. Ciò può bastare ad assolvere il Governo dalla taccia che pare gli si sia voluto dare, di non avere fatto studiare abbastanza quest'argomento.

Accostandomi poi ancora alla questione che si è suscitata sul senso dell'articolo primo, io credo in verità che non vi possa nascere dubbio che l'articolo primo non comprenda anche i *piloti pratici* come comprende in generale tutte le corporazioni privilegiate del porto di Genova; bisogna sapere che a Genova ce n'è un nugolo di queste compagnie privilegiate: ci sono i *piloti pratici*, ci sono i *linguisti*, i *cadrai*, ci sono i *maestri d'ascia*, ci sono i *calafati*, i *zavorrai*, infine una leggenda interminabile di nomi ed uffici. Ora il concetto, il voto della legge, è appunto di tutte comprenderle, e tutto abolirle, salvo le poche eccezioni di cui all'articolo 5.

Quello poi che secondo me mette fuori dubbio che il concetto dell'articolo primo è veramente generale, è qual tanto che si legge nell'articolo 1 del nostro progetto, dove è detto « le disposizioni dell'articolo 1 non

sono applicabili: 1°, ecc., 2°, ecc. 3°: *Alla compagnia dei soccorsi marittimi.* » La compagnia dei soccorsi marittimi non appartiene alla classe degli operai, degli artefici, dei lavoratori, eppure si è creduto di dovere dire che non era compresa nelle disposizioni dell'articolo 1. Il che conferma che con quell'articolo si vollero veramente abolire ogni specie di corporazioni privilegiate esistenti nel porto, epperò di certo anche i così detti *piloti pratici*. Rispetto ai quali non ho bisogno di ripetere che è necessario di provvedere con regolamenti severi e tali da assicurare il buon ordine del servizio, e questa pure sarà cura del Governo, perchè per legge sarebbe impossibile di stabilire preventivamente quello che convenga di fare nelle infinite variabili circostanze delle cose.

In conseguenza l'ufficio centrale persiste in mantenere l'articolo quale è stato proposto.

FAMINA. Il parere che ha testè letto l'onorevole proopinante certo può tranquillare sul punto che sia stata studiata la questione da un'apposita Commissione, ma non può forse tranquillare egualmente nei suoi risultati; mentre se quel parere giustifica pienamente tutte le obiezioni, che io ho messe in campo senza conoscerlo (il che prova che hanno origine nei fatti, e non nella mia immaginazione), quanto al modo di scioglierle si risolve in una dolce speranza, della quale le basi non possono essere giudicate dal Senato, perchè la Commissione nient'altro ha detto, se non che spera di risolvere col suo regolamento tutte le obiezioni che sono state fatte.

Mi pare quindi che per dire che realmente le obiezioni siano sciolte bisognava almeno indicare i principii coi quali lo fossero state, e se sciogliendosi, come pare che accenni il progetto, una associazione fatta, per via di regolamento, e riconoscendosi conseguentemente la necessità dell'associazione e l'impossibilità della libertà che è il principio che informa questa legge, non sia più conveniente di lasciare questo esercizio alla società esistente anzichè prescriverne le norme con un regolamento per una società nuova, e venire così in certo modo a contraddire il principio fondamentale della legge, che è quello della libertà, prescrivendo per regolamento non solo la necessità di un'associazione, ma eziandio tutte le norme dell'associazione medesima.

Se dunque si può ammettere che le difficoltà siano state sentite, allo stato attuale non si può ammettere che appaiano risolte perchè la risoluzione è ancora ignota; perchè si rimanda ad un regolamento del quale il Senato non ha cognizione alcuna, e che immaginato da persona che male possa distinguere quali siano le materie proprie di una legge, e quali quelle regolamentari, non può lasciare tranquilla la coscienza del legislatore.

Non è mia intenzione di insistere sull'essere o no la disposizione compresa nel primo articolo. Se si trattasse di diritto già stabilito, la questione potrebbe avere una gran portata, ma qui si tratta di fare quello che è opportuno di statuire. Ora io dico che se si è tro-

vato opportuno di prescindere dal principio di libertà per i *caravana*, io credo che vi siano ragioni specialissime che possono persuadere di prescindere per il momento di statuire alcun che anche relativamente ai piloti, perchè, lo ripeto, le obiezioni che io ho fatte furono rilevate anche dalla Commissione tecnica.

La risoluzione non si conosco, ed il Senato votando senza conoscere come si risolveranno queste obiezioni, vota senza cognizione di causa; io quindi credo che anche dopo gli schiarimenti dati, sarebbe opportuno di prescindere dalle disposizioni del secondo alinea dell'articolo 2.

PRESIDENTE. La questione sta tutta nell'ammettere o non ammettere il paragrafo stesso proposto; poichè io credo che il Ministero non abbia difficoltà ad accettare la proposta fatta dalla Commissione.

LANEA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. Il Ministero accetta.

DE CADENAS. Domando la parola.

Prima della votazione io avrei da fare un'altra osservazione sull'altra parte dell'alinea; mi spiace di trattenerlo il Senato, ma vedo che la disposizione per cui o potrà o dovrà con un regolamento il Ministero rendere obbligatorio agli aspiranti il pagamento di un diritto destinato a retribuire l'opera degli esaminatori, veste il carattere di una vera imposta. Ora io non so se sia molto nelle consuetudini o molto costituzionale il dare un voto di fiducia al Ministero, col quale autorizzarlo a mettere un nuovo tributo. E non so poi se sia nelle facoltà, a norma dello Statuto, ma certamente non lo è negli usi nostri, che il Senato prenda l'iniziativa nel mettere un'imposta; il che è lo stesso che autorizzare il Ministero con un voto di fiducia a metterla egli senza altro voto del Parlamento.

Questo è il solo dubbio che metto avanti al Senato; ognuno ci pensi sopra e lo giudichi.

PRESIDENTE. Metto ai voti il paragrafo.

Chi l'approva sorga.

(È approvato.)

Ora viene il paragrafo 3. (*Vedi sopra*)

(È approvato.)

L'ufficio centrale propone ancora un nuovo alinea così concepito:

« Nel caso di recidiva per infrazioni della medesima specie potrà essere applicata ai contravventori la pena della sospensione dall'esercizio della professione per un termine non minore di giorni 15, nè maggiore di due anni.

« Coloro che esercitassero le dette professioni senza esservi stati ammessi, a norma dei regolamenti, saranno puniti con multa o col carcere, secondo la diversità e la gravità dei casi. »

LANEA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. Il Ministero non ha difficoltà alcuna di accettarlo; è una spiegazione maggiore.

PRESIDENTE. Chi approva sorga.

(È approvato.)

Ora metto ai voti nel suo complesso l'articolo.

Chi approva si alzi.

(È approvato.)

Essendo l'ora tarda rimanderò la discussione a lunedì. Sono nel caso di nuovamente pregare i signori senatori a volersi radunare un po' più presto; essi veggono quante leggi sono state ancora oggi presentate e quanto poco tempo rimanga per discutere e deliberare; quindi li prego a volersi radunare alle due precise.

La seduta è levata alle ore 5 1/4.