

## TORNATA DEL 30 GIUGNO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONE MANNO.

**SOMMARIO.** *Discussione sul progetto di legge per l'escavazione dei porti dello Stato — Richiamo dal senatore Colli sull'ordine del giorno — Adozione degli articoli 1, 2 e 3 — Articolo 4 — Osservazioni del senatore Alberto della Marmora e del ministro delle finanze — Adozione dell'articolo 4 e del progetto — Approvazione del progetto di legge per la concessione in affitto di acque demaniali della Dora Baltea — Discussione del progetto di legge per l'approvazione della convenzione Desferrari, relativa alla concessione dell'acqua del fiume Tanaro — Parlano i senatori Alberto della Marmora, Colli e i ministri delle finanze e dei lavori pubblici — Approvazione degli articoli e del progetto — Discussione sulla legge per l'autorizzazione alla divisione amministrativa di Genova a contrarre un mutuo — Considerazioni dei senatori Balbi-Piovera e Maestri, e del ministro dell'interno — Approvazione della legge — Presentazione di un progetto di legge per l'abolizione della berlina e dell'emenda — Discussione sul progetto di legge per nuove modificazioni alla tariffa doganale — Interpellanza del senatore Jacquemoud — Risposta del ministro delle finanze — Approvazione del progetto — Adozione di una proposta del senatore Di Pollone — Istanze del ministro delle finanze per la sollecita discussione di progetti di legge — Risposta del senatore Colla.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4 pomeridiane.

**GIULIO**, segretario, dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, il quale è approvato.

**PRESIDENTE.** Il senatore di Bagnolo chiede per affari urgenti di famiglia un congedo di 8 giorni.

Chi è assenziente a tale congedo, si levi.

(È accordato.)

### **DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'ESCAVAZIONE DEI PORTI DELLO STATO.**

**PRESIDENTE.** Ho l'onore di porre in discussione, in primo luogo, la legge riguardante l'escavazione dei porti dello Stato, la cui relazione è già stata stampata e distribuita ai signori senatori. Questa legge è così concepita (Vedi 3° volume *Documenti*, pag. 1774).

Dichiaro aperta la discussione generale sul progetto di legge.

**COLLI.** Chiedo la parola sull'ordine del giorno.

Vedo con dolore introdursi un uso, a parer mio, sommamente nocivo.

Da qualche tempo il Senato si aduna molto di rado, e quando lo fa, discute parecchie leggi ad un tratto, e le vota come suol dirsi a passo di carica.

Quest'uso, a parer mio, compromette altamente la dignità del Senato, l'influenza che egli deve avere sull'andamento de' pubblici affari, tendendo a distruggere quell'equilibrio che lo Statuto volle saggiamente conservato.

Se io rammento con senso di compiacenza che il Senato

in alcune occasioni ha dimostrato fermezza e volontà, non perciò vogliansi trascurare gli affari meno importanti, perchè anche questi interessano la nazione in generale od almeno una parte di essa.

Io pertanto protesto altamente contro l'introduzione di un tal uso.

**PRESIDENTE.** Il presidente deve dire alcune parole sulla composizione dell'ordine del giorno, intorno al quale ha dal regolamento una speciale ingerenza.

L'ordine del giorno, che comprende varie leggi, non importa già la discussione immediata, e a passo di carica, come si spiegò il signor senatore Colli, di queste stesse leggi, ma bensì unicamente un avviso, che queste leggi saranno le prime ad essere sottoposte alla discussione del Senato.

Ciascuno de' senatori è padrone di parlare su queste leggi, oppure di riferirsi ai rapporti che sovr'esse si fanno e si stampano; rapporti nei quali in generale, si deve dire, è fatta una disamina molto profonda e molto accurata di quelle materie che cadono in discussione. Più volte il Senato ha creduto di doversi riferire allo studio fatto dai relatori, risparmiando così un tempo prezioso.

Io credo che sia libero al Senato, allorchè si tratta di leggi di poca importanza, non prendendosi da alcuno la parola, di procedere nel modo finora seguito; nè in tal guisa si lede, a mio avviso, il diritto del Senato, nè si compromette la sua dignità.

**LA MARMORA ALBERTO.** Farò osservare al signor presidente che per la discussione che deve raggrarsi sui porti non vi è presente il ministro che dirige questo servizio.

**COLLI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**COLLI.** Non intendo combattere le osservazioni che il presidente nostro degnissimo ha fatte a quella che io aveva sottomesso al Senato.

Desidero di errare nelle conseguenze che pur troppo prevedo pel nostro paese da questa precipitazione, colla quale si votano qualche volta le leggi di minor importanza. Dico che desidererei errare, e vorrei così aver errato in altre circostanze, segnatamente in quella, allorchè, in questo medesimo consesso andava proponendo prescrizioni, onde difendere la linea dell'Adda. Il cielo sa quale fu il risultato di non aver adottato quella mia proposizione, la quale avrebbe forse cambiato tutto l'andamento dellè cose.

**PRESIDENTE.** Se non vi è chi chiegga la parola sulla legge, io porrò ai voti la chiusura della discussione generale.

(La discussione generale è chiusa.)

« Art. 1. Il ministro dei lavori pubblici farà procedere all'escavazione dei porti dello Stato, mediante un'impresa data ad appalto in base del capitolato unito alla presente legge. »

(È approvato.)

« Art. 2. La somma che a tenore del detto capitolato e secondo il procedere dei lavori si renderà necessaria per far fronte alla spesa di escavazione per i porti di prima categoria in ciascuno degli 8 anni che dura l'impresa, sarà iscritta nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in ispeciale categoria, sotto il titolo : *Scavazione a profondità normale e manutenzione del fondo dei porti di prima categoria.* »

(È approvato.)

« Art. 3. Le quote di concorso in detta spesa per lo scavo dei porti di prima categoria, a cui a termine di legge sono chiamate le provincie, città o borgate, saranno versate nelle casse delle regie finanze, e verranno stanziati in apposita categoria del bilancio generale attivo. »

(È approvato.)

« Art. 4. La spesa che dovrà sostenere lo Stato per il concorso a termine di legge nelle scavazioni dei porti di seconda categoria verrà stanziata in apposito articolo della categoria del bilancio dei lavori pubblici, intitolata : *Concorso dello Stato nei lavori da eseguirsi nei porti di seconda categoria.* »

**LA MARMORA ALBERTO.** Domanderei la parola, non per fare un'interpellanza, ma bensì una proposta, epperchè avrei desiderato che fosse qui presente il signor ministro dei lavori pubblici. Siccome non c'è, io la tralascio; mi riservo però, quando se ne presentasse il caso, di dire pochissime parole relative all'articolo 4° di questo progetto.

**CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze.** Osserverò all'onorevole preopinante che questa legge essendo stata concertata tra il ministro dei lavori pubblici e quello delle finanze, se la sua proposta non è prettamente, esclusivamente tecnica, io spererei di poter dargli quelle spiegazioni che sarebbero del caso.

In qualunque modo, ove credesse di dover fare delle osservazioni, quantunque non sia presente il ministro dei lavori pubblici, gli altri membri del Gabinetto le prenderanno in considerazione e conferiranno col loro collega per vedere qual seguito si abbia a dare a tali osservazioni.

Perciò io prego l'onorevole preopinante a non voler tralasciare di far quegli eccitamenti che crederà del caso.

**LA MARMORA ALBERTO.** Io non voleva, come dissi, muovere un'interpellanza, bensì fare una semplice proposta al Ministero. Volevo dire che da quando si sono stabiliti i due fari nostri nello stretto di Bonifacio, dei quali quello dell'Asinara sarà un complemento, si è accresciuto il concorso dei vapori, transitando per quello stretto, e si può dire che per

andare da Marsiglia in levante, essi passano quasi tutti per le bocche di Bonifacio.

Ora, in tutto quel tragitto l'unico luogo popolato vicino è la Maddalena; e siccome qualche volta questi legni hanno bisogno di rifugiarsi in quel punto per qualche bisogno, incontrano un pericolo grave per causa di uno scoglio che si trova all'entrata del porto.

Nel 1851, quando io era comandante generale in Sardegna, un vapore francese carico di mercanzie pel valore di un milione, volendo approdare alla Maddalena per una qualche operazione che io ignoro, urtò in quello scoglio e si fece quasi in due pezzi, con perdita di gran parte del carico.

Questo scoglio non è più grande, per servirmi di una espressione... non è più grande che il banco dei ministri (*ilarità prolungata*); esso è un masso di granito. Ho fatto prendere delle misure, e mi risulta che con una spesa di 800 mila lire si potrebbe togliere.

Volevo domandare al ministro se questa spesa potesse entrare nello scavo dei porti della seconda categoria, perchè essa sarebbe molto utile non solo per quella popolazione, ma a tutta la navigazione, specialmente a quella, direi, internazionale.

Io voleva solamente volgere al Ministero la preghiera di occuparsi di quel porto, il quale, con pochissima spesa, e coi mezzi che si posseggono attualmente delle campane, dei *plongeurs*, della facilità di praticar le mine sott'acqua, sarebbe reso molto accessibile alla navigazione. Mi proponevo quindi di parlare al ministro dei lavori pubblici in proposito del presente progetto.

**CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze.** L'onorevole senatore La Marmora ha colto occasione dalla discussione di questo progetto di legge per suggerire al Ministero un'opera che avrebbe per effetto di migliorare d'assai l'entrata del porto della Maddalena.

Debbo però far osservare che quest'operazione è affatto estranea alla legge attuale. Qui si tratta di approvare un contratto, un'impresa, la quale ha per iscopo di scavare i porti, mediante certe macchine poste in moto col vapore. Quindi la questione di fare sparire uno scoglio è estranea all'argomento speciale di questa legge.

Nullameno io ringrazio, anche a nome del mio collega, il senatore preopinante, di avere richiamato l'attenzione del Ministero su quello scoglio che si oppone all'entrata del golfo della Maddalena, scoglio che al dire dell'onorevole senatore, cui credo pienamente, è stato cagione di grave disastro.

L'ingegnossissimo paragone poi che che ha fatto servirà ad imprimere vieppiù nella mente del Ministero questo richiamo.

**LA MARMORA ALBERTO.** A me basta aver chiamato l'attenzione del Ministero su questo, non per il solo interesse locale, ma per un interesse assai grande, per quello cioè della navigazione estera che da alcuni anni fa quel transito.

**PRESIDENTE.** Debbo porre ai voti l'articolo 4°.

Chi l'ammette, voglia levarsi.

(È approvato.)

Per non disagiare i signori senatori, si potrà passare allo squittinio alla fine della seduta.

**APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE IN AFFITTAMENTO DELLE ACQUE DEMANIALI DELLA DORA BALTEA.**

**PRESIDENTE.** La seconda legge che viene in discussione è la concessione in affittamento delle acque demaniali derti-

vanti dalla Dora Baltea sulla quale è pure già stata fatta la relazione e distribuita (Vedi 3° vol. *Documenti*, pag. 1828).

La discussione generale su questa legge è aperta.

Se non chiedesi la parola, passerò a provocare la votazione del Senato sugli articoli.

« Art. 1. È approvata l'associazione formatasi per l'irrigazione delle terre all'ovest della Sesia, in conformità degli statuti approvati dal ministro delle finanze, ed accettati con apposite scritture dagli interessati. »

(È approvato.)

« Art. 2. Le finanze dello Stato sono autorizzate a concedere alla prementovata associazione l'affittamento per anni 30, a cominciare dal 1° gennaio 1854, e da finire con tutto il 31 dicembre 1883, delle acque demaniali derivate dal fiume Dora-Baltea, sotto l'esatta osservanza delle clausole, patti e condizioni stabilite nel capitolato unito alla precente legge. »

(È approvato.)

**DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DELLA CONVENZIONE DEFERRARI RELATIVA ALLA CONCESSIONE D'ACQUA DEL TANARO.**

**PRESIDENTE.** Viene in terzo luogo in discussione il progetto di legge riguardante la convenzione passata col signor Deferrari per la concessione d'acqua del fiume Tanaro, il cui rapporto è del pari già stato stampato e distribuito.

Il progetto è così concepito (Vedi 3° vol. *Documenti*, pag. 1852-56).

È aperta la discussione generale.

**LA MARMORA ALBERTO.** Io credo che questa legge può essere approvata da' miei colleghi, perchè vedo che essa avrà per effetto di far cessare una grandissima lite e forse un'ingiustizia.

**COLLI.** Vedo con piacere finire la differenza sorta tra il Governo ed i proprietari di mulini sul Tanaro a Felizzano. Rammento però che il comune di Felizzano ha chiesto varie volte che si facessero dei lavori onde riparare agli inconvenienti prodotti dalle acque stagnanti del Tanaro, e a tale richiamo non si è mai fatto diritto; e neppure questa legge vi provvede.

Intanto il clima di quel comune, che era molto salubre, è divenuto quasi insopportabile, e vi sono molte febbri che altre volte erano sconosciute. Per queste ragioni io chiederò al Ministero di volersi occupare a far scomparire inconvenienti così gravi.

**CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze.** Il Ministero si è occupato degli inconvenienti notati dal senatore Colli, cioè dell'insalubrità cagionata dallo stato in cui si trova il letto abbandonato dal Tanaro. Ebbe egli il pensiero di far eseguire opere per le quali fosse delegata quell'insalubrità, ed ha scorto non esservi che un solo mezzo, quello cioè di colmare e spianare l'antico alveo, portando il terreno al livello dei campi latitanti.

Per tale effetto vennero suggeriti vari sistemi:

Il Ministero dopo molti studi si appigliò a quello che avvisò il più perfetto, d'introdurre cioè, colle acque del Tanaro, acque torbide, col deposito delle quali innalzarne il letto, e così far cessare la cagione dell'insalubrità; nè cercò il sistema il più economico, poichè adottò quello che causava una spesa di 30 o 35 mila lire. Espose all'asta pubblica queste opere,

nessun concorrente si presentò; mentre il Governo maturava un cambiamento delle condizioni del progetto medesimo, si presentarono le persone colle quali esso trattò per la definizione della vertenza a cui avevano dato luogo i mulini di Felizzano e la costruzione di un nuovo cavo.

Ma nel fare queste trattative il Governo ebbe in mente l'interesse del comune di Felizzano, e difatti nel contratto vi è un'apposita condizione, in virtù della quale il concessionario signor Deferrari dovrà procedere senza dilazione alla bonificazione dell'alveo abbandonato, e intraprendere questi lavori, se non erro, immediatamente dopo votata la legge. E qui abbiamo la certezza che a tali opere si porrà mano sollecitamente, giacchè non solo vi ha l'obbligo, ma l'interesse stesso del concessionario, essendogli stata ceduta la proprietà dell'alveo abbandonato; e nei calcoli istituiti per stabilire i vantaggi ed i pesi del contratto ritenuto, fu riconosciuto che questa cessione poteva equivalere, se non erro, a 40 o 50 mila lire. Ma queste non potranno mai essere introitate dal concessionario se prima non si è proceduto, come dissi, alla bonificazione dell'alveo: egli è perciò che questa, ne siamo certi, sarà fatta con sollecitudine, perchè il concessionario vi è indotto, ripeto, e da una prescrizione assoluta che darebbe al Governo il mezzo di costringervelo, e perchè vi è il proprio interesse, e finalmente perchè dovendo esso fare un canale per stabilire i mulini, gli riusciva facilissimo e molto meno costoso che al Governo od a qualsiasi altro avesse dovuto fare quel canale, il mandare ad effetto le opere necessarie per il bonificamento dell'alveo del Tanaro.

Con questo il Governo raggiungerà certo più agevolmente e più sollecitamente un tale scopo, che non pel mezzo di un impresario, il quale non abbia quell'incentivo dell'interesse privato che incalzerà i concessionari.

Onde io credo che il comune di Felizzano vedrà presto cessare quello stato di cose che il Governo è il primo a deplorare; ed ha ragione di pensare che il comune di Felizzano abbia considerata la convenzione sotto quest'aspetto, poichè mentre questa questione si dibatteva alla Camera dei deputati fu presentata una sua petizione che evidentemente esprimeva il desiderio che la convenzione fosse approvata.

**COLLI.** Non erano sfuggite alla mia attenzione le precauzioni prese dal Governo nella legge di cui si occupa il Senato in questo momento per rimediare al lamentato male; solo mi pare che i mezzi adottati non siano sufficienti all'uopo. Il mezzo adottato otterrà certamente un risultato favorevole; ma vi vorrà molto tempo per ciò, ed io credo che con qualche spesa, se il Governo avesse voluto fare da sè, avrebbe ottenuto prontamente che fossero prosciugati i luoghi ora occupati dalle acque, e che l'inconveniente della cattiv'aria fosse riparato più presto.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Faccio osservare all'onorevole conte Colli che per ottenere il risanamento di una palude o di uno stagno non abbiamo assolutamente bisogno di averlo bonificato. Dal momento che si ottiene d'introdurvi dell'acqua corrente, lo scopo della salubrità è ottenuto.

Difatti, se i concessionari fanno un canale per i mulini, e vi menano un filo d'acqua nel bacino abbandonato dal Tanaro, questo ha una tale pendenza e mantiene un tal corso che certamente lo scopo della salubrità sarà conseguito; tanto più che l'introduzione di queste acque, principalmente quando sono torbide, fa cessare immediatamente la vegetazione delle erbe palustri da cui deriva l'insalubrità dell'aria.

**PRESIDENTE.** Debbo porre ai voti la chiusura della discussione generale.

Chi così pensa, si levi in piedi.

(La discussione generale è chiusa.)

« Art. 1. È approvata la convenzione in data del 19 maggio 1853 seguita tra il ministro delle finanze ed Emmanuele Deferrari.

« Questa convenzione verrà ridotta in pubblico atto. »

(È approvato.)

« Art. 2. Per le opere da farsi per l'attuazione della convenzione medesima, il signor Deferrari godrà rispetto ai terzi dei diritti spettanti al regio demanio secondo le leggi ed i regolamenti in vigore. »

(È approvato.)

« Art. 3. Per gli effetti della presente legge è derogato ad ogni disposizione in contrario. »

(È approvato.)

**DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'AUTORIZZAZIONE ALLA DIVISIONE AMMINISTRATIVA DI GENOVA DI CONTRARRE UN MUTUO.**

**PRESIDENTE.** Ho l'onore di porre in discussione il progetto di legge riguardante l'autorizzazione chiesta dalla divisione amministrativa di Genova per contrarre un mutuo. Anche di questa legge è già stata stampata e distribuita la relazione.

Gli articoli che la compongono sono i seguenti (Vedi 3° vol. Documenti, pag. 1900).

È aperta la discussione generale su questo progetto di legge.

**BALBI-PIOVERA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** La parola è al senatore Balbi-Piovera.

**BALBI-PIOVERA.** Come in altra seduta ho alzato la bandiera contro l'abuso delle provincie di oltrepassare il *maximum*, così perchè i miei colleghi non si diano a credere, ora che si tratta della divisione di Genova, io abbia cambiato convinzione, dirò francamente che non ho punto mutato, e ciò che dissi allorchè si trattava di altre provincie, lo ripeterò per Genova; imperocchè non è tanto per la necessità delle provincie quanto pel principio.

Questo principio ha per base la ricchezza e le risorse dello Stato, e fra tutti gli enti morali il primo, il maggiore è lo Stato, il quale non può vedere consumare le risorse che possono ricavarsi dai contribuenti per la troppo esagerata parte che prendono le provincie e i comuni.

Questa mia convinzione è corroborata da altri riflessi: veramente a me non pare giustizia che le generazioni presenti, che cioè i contribuenti attuali debbano sopportare soli il peso di opere le quali possono essere e sono certamente utili, ma lo saranno sicuramente assai più ai contribuenti futuri, i quali non vengono chiamati a sopportarne il peso.

A sostenere questa mia tesi fu presentata ultimamente in Francia una legge nella quale si studiava questo quesito, ed emetteva che si i comuni che i dipartimenti, i quali volevano intraprendere opere vistose, non dovessero già crescere l'imposta, ma adoprare il mezzo dell'imprestito con una restituzione ed ammortizzazione a lunga rata.

Io non ho preso la parola fuorchè per rammentare al ministro dell'interno (il quale altra volta spiegava le mie parole in senso opposto alla mia intenzione), che quando egli presenterà la legge sui comuni abbia la bontà di far studiare particolarmente quel tema che il Consiglio di Stato francese ha dovuto studiare, onde vedere se non sia di tutta giustizia

che anche le generazioni, le quali debbono godere delle opere e delle istituzioni fatte dalle precedenti, abbiano a sopportare una qualche parte della spesa fatta a tutto loro vantaggio. Non è dunque che una specie di protesta questa che io faccio, affinchè, ripeto, i miei colleghi non credano che trattandosi di Genova io pensi diversamente che per le altre provincie.

**CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze.** Io non credo d'aver a difendere il presente progetto di legge dagli appunti fatti dall'onorevole senatore Balbi, inquantochè mi pare che non si riferiscono al medesimo. Qui vi ha, è vero, un imprestito, il quale si estingue nel 1861, e quindi si può dire che non riguarda le generazioni future, ma sia unicamente applicato all'età presente. Altronde la necessità della proposta non è contestata, e le osservazioni fatte si aggirano piuttosto su principii generali.

In quanto a questi principii, come ho già detto altra volta in Senato, io mi astengo dal prendere qualsiasi impegno in discussioni premature, impegni che potrebbero poi impedirmi di fare quei miglioramenti che fossero riputati necessari al progetto di legge che già è preparato. Dirò che, a mio avviso, le condizioni da porsi alle deliberazioni delle provincie dipendono dalla natura, dall'essenza che si dà all'amministrazione delle provincie medesime. In un sistema di grande centralizzazione, dove il Governo intervenga tutti i momenti e regoli tutto, forse è conveniente ammettere gli imprestiti a lunghe scadenze, inquantochè col moltiplicato intervento di persone, che tutti concorrono ad esaminare una cosa collo scopo di impedire che trasmodi, fa sì che gli imprestiti a lunga durata non si accumulino in tanta dose da impedire nella generazione presente il mezzo di fare sufficientemente gli affari che occorrono. Ma in un sistema di libertà, quello che credo sia il solo possibile fra noi, io temo moltissimo che il sistema di introdurre impegni a lunga durata possa essere conveniente, imperocchè, menomato il controllo, lasciata una maggior latitudine agli amministratori, una lunga durata dell'imprestito equivagrebbe ad annullare poi il rimedio collettivo dell'azione elettorale; rimedio che deve presso noi essere il più importante di tutti; rimedio che deve fino ad un certo punto correggere i difetti della libertà stessa, e rimpiazzare l'azione che esercitava per lo innanzi il Governo col suo intervento. Impertanto dichiaro che non posso prendere verun impegno a questo riguardo.

**MARSTRE, relatore.** L'onorevole mio amico senatore Balbi-Piovera avendo pur riconosciuto che la proposta legge merita di essere adottata, è tuttavia preoccupato dal timore che i Consigli comunali sieno prodighi nelle loro spese; e che si debba insistere perchè non eccedano il limite massimo dell'imposta.

L'ufficio centrale nella sua relazione divide coll'onorevole preopinante il concetto di una giusta economia che vuolsi raccomandata ai comuni, avvertendo che il limite dell'imposta non deve oltrepassare che per motivi di necessità, o urgenza, o utilità evidente; e che il caso è così grave e degno di considerazione che richiede la sanzione del potere legislativo.

Così nella relazione: « Si vogliono da ciò avvertiti i Consigli amministrativi, come debbano essere cauti e difficili nel consentire alle spese che vanno oltre ai consueti tributi. Imperocchè quando il carico cade sul capitale, sia mobile, sia stabile, toglie al proprietario il mezzo di migliorarsi i suoi fondi, all'industria e al commercio quello di svolgersi in utili operazioni, e non lascia alla nazione il modo di riparare in tempo di crisi ai disastri naturali o politici, cui può soggiacere. »

L'andare più oltre e respingere, e quasi annientare la facoltà che la legge accorda ai comuni di spendere, oltre i

limiti prescritti, nei casi straordinarii, penso che sarebbe contrario non solo allo spirito della legge, ma pur anche alle regole di una buona economia. Imperocchè, se un'opera è necessaria, nuoce il differirla, perchè i danni si fanno maggiori col tempo, e invece di risparmiare si raddoppia la spesa coll'indugiarla.

Se poi l'opera è di evidente utilità, che è quanto dire *produttiva*, sarà pure una perdita il non deliberarla tosto, poichè è lo stesso che perdere il frutto di un capitale quando si presenta un utile impiego. L'economia non istà tutta nello spendere poco, ma nello spendere bene; e non contrasta allo spendere molto, ma allo spendere male.

Si obietta che le imposte sono votate da molti che non le pagano; e che però non dobbiamo essere mossi dalle deliberazioni dei Consigli amministrativi.

Questa osservazione non può riguardare il caso speciale di cui si tratta, sia perchè le persone deliberanti nei Consigli divisionali e ne' provinciali partecipano per molto alle imposte, sia perchè l'onorevole preopinante consente nell'adozione del progetto di legge.

Ma, parlando in generale, se un tempo poteva succedere che alcuni dei deliberanti non pagassero se non erano proprietari, quando i centesimi addizionali cadevano solo sulla *prediale*, questo inconveniente non può al presente molto temersi. Imperocchè l'aumento dell'imposta comunale, provinciale, divisionale cade ora su tutte le imposte dirette; quindi sulle patenti, il commercio, le professioni, le arti, la personale, la mobiliare, ecc.

Però i membri dei detti Consigli sono oggidì compresi di certo in alcuna di dette classi di contribuenti. E per conseguenza non si può dire che votano le contribuzioni quelli che non le pagano.

**BALENI-PIOVERA.** Certo è che nell'ufficio centrale, di cui io faceva parte, non mi sono opposto alla richiesta della divisione di Genova, come non mi sono opposto per Novara e per altre provincie. Non era che un principio che io difendeva, e che continuerò a difendere.

Ciò che mi preoccupa si è il vedere che moltissime provincie dilapidano le risorse del paese, e mi preoccupa assai più, lo ripeto, l'ingiustizia che mi sembra ponga a peso delle generazioni presenti quelle opere che non saranno di grande utilità che per le future.

Osserverò a quello che rispondeva il signor ministro, che il correttivo sarà l'elezione, come io spero, e desidero altamente, perchè egli saprà al pari di me che dal 1847 a quest'oggi i comuni crebbero di 8 milioni e 300 mila franchi la parte dell'imposta a loro favore, non mi rammento più l'aumento delle provincie; ma se questo aumento non fosse stato, le finanze dello Stato, l'erario avrebbe da colmare una parte del deficit.

La cifra è giusta, ed appunto questa cifra cadutaci sotto gli occhi fu quella che mi ha convinto della necessità di un rimedio pronto ed energico.

**PRESIDENTE.** Chi vuol passare alla discussione degli articoli sorga.

(Si passa alla discussione degli articoli.)

« Art. 1. La divisione amministrativa di Genova è autorizzata a contrarre un mutuo passivo di lire 274,000 da erogarsi nel pagamento delle spese proposte nel suo bilancio dell'esercizio 1853, in conformità della deliberazione presa dai suoi rappresentanti il 12 aprile di quest'anno. »

(È approvato.)

« Art. 2. Per la restituzione rateata del mentovato prestito, e pel pagamento dei relativi interessi, è autorizzata la vinco-

lazione dei bilanci avvenire dal 1853 al 1861 inclusivamente della divisione, con facoltà alla medesima di ripartire durante lo stesso periodo di tempo l'annua sovr'imposta di lire 43,000 oltre il limite fissato dalla legge del 12 ottobre 1848. »

(È approvato.)

**PROGETTO DI LEGGE PER L'ABOLIZIONE DELLA BERLINA E DELL'EMENDA.**

**NON-COMPAGNI, ministro di grazia e giustizia.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**NON-COMPAGNI, ministro di grazia e giustizia.** Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge già adottato dall'altra Camera sull'abolizione della berlina e dell'emenda. (Vedi 3° vol. *Documenti*, pag. 1753.)

**PRESIDENTE.** Do atto al ministro di grazia e giustizia della presentazione di questo progetto di legge che sarà stampato e distribuito negli uffici.

**DISCUSSIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER NUOVE MODIFICAZIONI ALLA TARIFFA DOGANALE.**

**PRESIDENTE.** Dovrebbe ora venire alla discussione la legge riguardante le modificazioni introdottesi nella tariffa doganale (Vedi 3° vol. *Documenti*, pag. 1689-1690). Siccome però non è trascorso, fra la distribuzione del rapporto relativo a questa legge e il giorno d'oggi, il termine che io ritengo prescritto dal regolamento, e per altra parte essendo già manifesto il voto dato dal Senato di voler trattare questa legge in via d'urgenza, io debbo chiedere al Senato se intenda di procedere all'immediata discussione della medesima.

Chi così pensa, sorga.

(Il Senato approva.)

Ho l'onore di dichiarare aperta la discussione generale su questo progetto di legge, e prego coloro che intendono parlare di comprendere nei loro discorsi anche i particolari punti della tariffa, giacchè se non si prendesse la parola sulla medesima, la tariffa s'intenderebbe votata insieme coll'articolo primo della legge in cui è compresa la sua approvazione.

**JACQUEMOUD.** Je demande la parole.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**JACQUEMOUD.** Les observations que je désire présenter sur le projet de loi en discussion ont trait à l'article 9 de l'Appendice aux dispositions préliminaires du tarif. Cependant, comme mon intention n'est point de faire modifier cet article, mais seulement de provoquer quelques explications de la part de monsieur le ministre des finances, je préfère prendre la parole dans la discussion générale.

Jusqu'à présent les frais de plomage des marchandises en transit n'étaient point supportés par le commerce; j'avoue qu'il n'était pas rationnel que le commerce étranger qui emprunte nos routes dans son intérêt, ne fût assujéti à aucune taxe pour leur entretien et pas même aux frais matériels des plombs destinés à empêcher la fraude. Depuis la loi du timbre de 1850, les lettres de voiture qui étaient timbrées à cinq centimes, sont soumises à un timbre de 40 centimes, dont le produit compense, jusqu'à un certain point, les dommages causés à nos routes par le roulage de transit, et je ne puis

refuser mon entière approbation au droit de dix centimes établi par l'article précité pour chaque plomb.

On peut se convaincre par le rapport du bureau central et par les observations qui ont été faites à la Chambre élective, que le Gouvernement n'entend point faire un bénéfice sur le produit des plombs indispensables pour empêcher la fraude, mais qu'il veut seulement rentrer dans les frais matériels que cette opération nécessite. Il est constaté que chaque plomb coûte à l'État six centimes outre les cordes et le travail des employés, en sorte que le plombage des colis en transit ne saurait être considéré comme une branche de revenu pour le trésor.

En conséquence, tout système qui aurait pour effet de diminuer le nombre des plombs, sans augmenter la facilité de commettre des fraudes, serait un avantage réel pour le commerce de transit qu'il importe de favoriser, et il ne causerait aucun préjudice aux revenus de l'État.

Il existe un grand nombre de marchandises, telles que les grains, les farines, les fers, etc., dont le transit pourrait être garanti (comme cela se pratique en France) par le prélèvement d'un échantillon qui, seul, serait soumis au plombage, ce qui dispenserait de plomber chaque sac de grain, de farine ou colis de nature analogue.

Par ce système, on éviterait au commerce des frais inutiles, et l'État serait également prémuni contre la fraude, sans que les revenus du trésor n'en éprouvent aucune diminution. C'est ce système que je propose à monsieur le ministre des finances de vouloir adopter dans l'intérêt du commerce en général et plus particulièrement dans les cas où le transit n'emprunte que quelques heures de trajet sur notre territoire. Je citerai, pour exemple, le roulage entre Lyon et Genève. Quoiqu'il existe une route entièrement sur la France, jusqu'aux confins du territoire de Genève, cependant le roulage préfère arriver à Seyssel et emprunter notre territoire en passant par Frangy, l'Eluiset et Saint-Julien, plutôt que de suivre la route de Bellegarde, peut-être aussi courte, mais où les accidents du terrain occasionnent de fortes pertes et exigent des chevaux de remonte. Le roulage calcule les frais qu'il est dans le cas de faire pour la remonte; il les compare avec les frais de transit et place d'abord en ligne de compte la perte de temps aux douanes, les droits de timbre pour les lettres de voiture et les frais des formalités du transit.

Si ces frais étaient augmentés hors d'une certaine proportion, le roulage retrouverait son avantage à passer par Bellegarde. Dès lors Seyssel, Frangy et l'Eluiset seraient privés des avantages que leur procure le transit, et le Gouvernement perdrait les droits de timbre qu'il perçoit sur les lettres de voiture. Il importe de concilier tous ces intérêts. Bien qu'il ne s'agisse que de quelques myriamètres parcourus sur le territoire du royaume, cette question a une plus grande importance qu'elle ne le paraît au premier abord. Il me suffira d'énoncer qu'on emploie annuellement à Seyssel environ 45,000 timbres à 40 centimes pour lettre de voiture en transit et qu'il en faut employer un nombre égal à l'Eluiset. Ces 90,000 timbres procurent au trésor un revenu annuel de 36,000 francs qu'il ne convient pas de sacrifier. Cet emploi considérable de timbres démontre en même temps l'intérêt de ces populations à la conservation du transit.

Comme l'article 9 que j'ai indiqué ne fixe aucune règle pour le plombage, mais qu'il détermine seulement le prix de chaque plomb, il s'ensuit que la loi laisse au pouvoir exécutif le soin de prendre les précautions qui seront jugées convenables pour empêcher la fraude au moyen du plombage, sans donner la préférence à un système plutôt qu'à un autre.

Monsieur le ministre des finances doit avoir reçu à ce sujet une pétition des habitants de Seyssel, et on m'a communiqué en même temps des renseignements pour appuyer leurs réclamations; elles me paraissent justes.

La haute intelligence avec laquelle le Cabinet protège nos intérêts commerciaux m'est un sûr garant que monsieur le ministre des finances voudra se préoccuper de cette question, et adopter une mesure générale dans le sens de la proposition que j'ai eu l'honneur de présenter.

**CAVOUE**, *presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze*. L'honorable préopinant fait observer que dans l'article 9 des dispositions préliminaires il est établi que les marchandises qui passeront en transit dans l'État devront être plombées et payer 10 centimes pour chaque plomb. Cet article tend à faire cesser un état de choses que j'appellerai anormal, un état de choses par lequel non-seulement le transit était affranchi de toute espèce de droit fiscal, mais par lequel il jouissait d'une telle faveur que les frais auxquels le transit donne lieu reombaient sur les finances de l'État.

J'admets avec le préopinant, avec les partisans les plus déclarés de la liberté de commerce que le transit doit être favorisé, qu'on ne doit pas lui faire supporter des charges; mais je ne saurais admettre que l'on fasse des sacrifices directs pour avoir le transit dans les États. Les plombs coûtent 6 centimes, plus une ficelle, plus la main d'œuvre: on a calculé que tous ces frais pouvaient s'élever à 10 centimes, et on a proposé d'établir que le négociant qui veut faire passer des marchandises en transit rembourse purement et simplement les frais de l'opération à laquelle le transit donne lieu.

L'honorable sénateur Jacquemoud fait observer que cette taxe pourrait nuire au commerce entre Seyssel et Genève, que cette ligne se trouve en concurrence avec la ligne française qui est plus longue et plus difficile à parcourir. La ligne de Seyssel à Genève est la corde de l'arc, tandis que la route de Bellegarde suit la ligne du fleuve; mais le commerce de Bellegarde n'a pas à supporter cette taxe. Le commerce de Seyssel s'est beaucoup effrayé, il a transmis ses réclamations au Parlement et aux ministres: je crois que ses alarmes sont exagérées; il se fonde uniquement sur les faits constatés dans le mois de mai dernier. D'après les statistiques fournies par le commerce de Seyssel qui sont, je crois, les mêmes que celles dont a parlé l'honorable préopinant, il résulte qu'il y a eu progrès en 1851 par rapport à 1850 et en 1852 par rapport à 1851; mais qu'il y a eu une diminution dans les premiers mois de cette année et surtout dans le mois de mai: il explique cela par des anciens traités qui existaient avec les rouliers; cette explication n'est pas satisfaisante; si les frais par la route de la Savoie étaient plus considérables que ceux de la route de France, il était facile de s'arranger avec les rouliers; il n'y a pas grande difficulté à faire changer la direction à un char et à une paire de chevaux. Si donc il y a une diminution ce n'est certainement pas à la loi qu'il faut attribuer cela; car un projet de loi qui n'a aucun effet pratique, ne peut faire naître de tels résultats: j'attribue cette diminution au temps effroyable qu'il a fait de l'autre côté, comme de ce côté-ci des Alpes. Toutefois le Gouvernement s'est préoccupé des effets, que pourrait avoir cette surlaxe de 10 centimes appliquée aux marchandises de Seyssel à Genève, et j'ai donné l'ordre à l'Administration des gabelles d'étudier la question et de voir si le moyen de ne plomber que les échantillons peut être appliqué.

On pourrait le faire pour les blés, je le reconnais, car il

n'y a pas grand intérêt à changer les blés dans le parcours que feront les marchandises : mais quand cela arriverait je n'y verrais pas un grave inconvénient. Si on introduit 100 hectolitres, et qu'on en exporte 100 hectolitres, que ce soit un blé meilleur ou de moins bonne qualité, il n'y aurait pas là un grand dommage. Je puis donner l'assurance au préopinant que tout ce qui sera compatible avec les intérêts du trésor et qui aura l'avantage d'empêcher de commettre une fraude, en ce qui touche, par exemple, aux étoffes et aux denrées coloniales, sera fait par l'Administration des gabelles que l'honorable préopinant sait être animée du désir de rendre plus faciles les opérations commerciales.

**JACQUEMOUD.** La réponse de monsieur le ministre des finances est tellement satisfaisante que je ne doute pas qu'elle ne remplisse les vœux du commerce de transit et ceux des intéressantes contrées du royaume qui en profitent. J'adresse en particulier à monsieur le ministre mes remerciements au nom des pétitionnaires.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti la chiusura della discussione generale.

(Il Senato adotta.)

Io debbo far precedere alla votazione degli articoli della legge quella degli articoli riguardanti l'appendice alle disposizioni preliminari alla tariffa, non che quella relativa alle disposizioni generali, speciali e transitorie riguardanti la tariffa, giacchè l'articolo 1° della legge, che contiene l'approvazione di quelle, deve essere votato separatamente.

*Appendice alle disposizioni preliminari alla tariffa.*

« Art. 1. Il diritto all'importazione delle merci tassate a lire 20 e meno per 100 chilogrammi si pagherà sul peso lordo delle medesime, tutti gli imballaggi compresi, ad eccezione degli zuccheri non raffinati, sovra i quali è mantenuto il beneficio della tara. »

(È approvato.)

« Art. 2. Per le derrate coloniali, ivi compresi gli zuccheri d'ogni qualità e per i generi imposti non maggiormente di lire 30 per 100 chilogrammi la liquidazione del diritto non potrà farsi sul peso netto effettivo, ma soltanto sotto deduzione della tara stabilita colla relativa tariffa. »

(È approvato.)

« Art. 3. Le dichiarazioni prescritte dagli articoli 17 e 18 sotto le pene comminate dall'articolo 19 del regolamento di dogana annesso al regio editto 4 giugno 1816, dovranno pure comprendere il valore delle merci, allorchando questo deve servire di base per l'applicazione di un maggiore o minor diritto secondo il diverso suo valore. »

(È approvato.)

« Art. 4. Ferme rimanendo le prescrizioni dell'articolo 8° dei preliminari, cessa l'obbligo della preventiva revisione delle droghe e degli altri generi contemplati nel manifesto camerale 17 luglio 1832; non che del pagamento dei diritti assegnati per ciò ai revisori, il cui ufficio è abolito nelle dogane ove esistono tuttora. »

(È approvato.)

« Art. 5. L'inesattezza o l'ommissione della dichiarazione prescritta dall'articolo 27 dei preliminari, per le merci esenti dai diritti di dogana, dà luogo ad una multa di lire 5 all'entrata e di lire 1 all'uscita, per ogni quintale di merce che sarà riconosciuta in più od in meno di qualità diversa, ovvero di valore inferiore o superiore a quanto sarassi dichiarato, ogniqualvolta però l'eccedenza o la deficienza nel peso o nel valore oltrepassi il 10 per cento o sia il divario nella

quantità tale da costituire una merce di genere tutt'altro di quella dichiarata. »

(È approvato.)

« Art. 6. La disposizione penale di cui all'articolo precedente non colpirà le dichiarazioni per le quantità di merci inferiori al quintale o di un valore complessivo al disotto di lire 100. »

(È approvato.)

« Art. 7. Non sarà permessa l'introduzione di merci soggette a dazio nel medesimo collo con quelle di cui è libera l'importazione, sotto le pene comminate dagli articoli 19 e 130 del precitato regolamento 4 giugno 1816. »

(È approvato.)

« Art. 8. I tessuti di cotone, canapa e lana o misti di queste materie, non che gli altri prodotti dell'industria nazionale, rimasti invenduti all'estero, potranno reintrodursi col beneficio dell'esenzione dal dazio, prevista dall'articolo 34 dei preliminari, purchè ne sia accertata la identità e ne sia effettuata la verificazione in una delle dogane principali, a cui l'articolo 35 riserva l'applicazione di siffatta agevolezza. »

(È approvato.)

« Art. 9. Le merci in transito dovranno pagare 10 centesimi per piombo per rimborso del costo del piombo e delle cordicelle occorrenti a guarentire le finanze dello Stato contro ogni possibilità d'abuso.

« I colli di merci per essere ammessi al transito o spedizione ad un deposito, dovranno essere formati in modo da impedire ogni clandestina sostituzione e sottrazione. »

(È approvato.)

« Art. 10. Il diritto di spedizione portato dall'articolo 73 dei preliminari della vigente tariffa è fissato a 5 centesimi per ogni lira corrisposta in pagamento dei diritti d'entrata, ferma rimanendo l'esenzione da siffatto diritto accennata all'articolo 74 per le bollette a pagamento di entrata non eccedenti lire 3. »

(È approvato.)

« Art. 11. Saranno applicabili alle isole del lago Maggiore le disposizioni del manifesto camerale 12 aprile 1822, di cui un estratto verrà pubblicato nelle isole stesse.

« Il servizio di sorveglianza sarà esercitato in dette isole dagli agenti delle dogane i quali potranno ivi praticare le occorrenti visite in conformità della legge. »

(È approvato.)

*Disposizioni generali.*

« Art. 12. Non potranno essere mantenuti nè stabiliti depositi di merci estere in esenzione de' diritti di sosta nei comuni che ne faranno domanda, salvo che i locali e le altre spese relative, comprese quelle del personale necessario per la sorveglianza, non sieno a carico del Governo.

« Le cautele e le norme per lo stabilimento e l'esercizio di detti depositi, saranno fissate da un regolamento da approvarsi per decreto reale. »

(È approvato.)

« Art. 13. Il Governo è autorizzato a permettere, mediante le cautele necessarie a guarentire le finanze dello Stato contro ogni possibile abuso da prescriversi con apposito decreto reale, lo stabilimento di raffinerie di zucchero grezzo, le quali saranno sottoposte alle prescrizioni vigenti pei depositi fittizi. »

(È approvato.)

« Art. 14. Dal 1° agosto venturo sono abrogate le disposizioni contenute negli articoli 40, 41, 42 del regolamento annesso al regio editto 4 giugno 1816, riguardo all'obbligo

del pagamento dei diritti di dogana e della produzione delle relative bullette per le pelli e per i corami non ancora conciatì od affattati che s'introducono dai paesi ove non esisteva la gabella sulle pelli e corami nelle provincie alla medesima sinora soggette. »

(È approvato.)

« Art. 15. L'obbligo della preventiva autorizzazione imposto per lo stabilimento di qualsiasi manifattura nel raggio di 5 miglia dalla frontiera di terra, e l'osservanza delle altre speciali discipline a tale riguardo prescritte dal manifesto camerale 18 luglio 1818, non avranno d'or innanzi effetto che per le sole fabbriche di tessuti d'ogni specie, le quali però nel raggio di 2 miriametri dalla frontiera, saranno soggette alla sorveglianza degli agenti doganali. »

(È approvato.)

« Art. 16. Sono abrogate le disposizioni dell'articolo 60 del regolamento 4 giugno 1816 riguardo all'obbligo di una bolletta d'accompagnamento per la circolazione delle merci nei paesi che non fanno frontiera alla linea di terra; non che quelle contenute nell'articolo 3° del manifesto camerale 23 febbraio 1832 relative alle formalità da adempiere per le sete greggie o lavorate la cui circolazione sarà libera nei paesi adiacenti al litorale come in tutte le altre parti dello Stato anche confinanti all'estero. »

(È approvato.)

« Art. 17. È abrogata la disposizione speciale pel porto di Genova, di cui all'articolo 16 del manifesto camerale 1° ottobre 1825, che pronunzia la confiscazione dei bastimenti, a bordo dei quali sarebbero riconosciute mancanti merci caricate in detta città a destinazione dell'estero, la multa incorsa dai capitani essendo limitata al doppio valore di esse merci risultante dalle relative bollette d'ostellaggio. »

(È approvato.)

« Art. 18. Il semplice diritto da depositarsi, od il doppio diritto per cui si dovrà dare malleveria a termini dell'articolo 3° del manifesto camerale 30 maggio 1831 per la merce di qualsiasi qualità contenuta nei colli, casse ed altri recipienti che si vorranno esentare dalla visita negli uffici di dogana alla frontiera sarà raggugliato in ragione di lire 20 per chilogramma sul peso lordo. »

(È approvato.)

« Art. 19. La pena del pagamento del doppio valore comminata dall'articolo 116 del regio editto 4 giugno 1816 per il caso di mancanza a bordo di qualche collo o merce che fosse descritta nel manifesto di partenza, è applicabile eziandio quando la mancanza risulti dai manifesti d'arrivo indicati nell'articolo 99 del suddetto editto. »

(È approvato.)

« Art. 20. S'incorrerà nella stessa pena nel caso che la mancanza risulti dalla dichiarazione menzionata nell'articolo 111 del regio editto suddetto. »

(È approvato.)

« Art. 21. Le disposizioni contenute nel regolamento annesso al manifesto camerale 14 marzo 1818 sono applicabili alle dichiarazioni d'introduzione sì in deposito reale che fittizio, delle bevande, derrate ed altri generi ammessi o da ammettersi a questo beneficio in qualsiasi dogana del litorale marittimo. »

(È approvato.)

#### Disposizioni speciali.

« Art. 22. La riesportazione dei tabacchi dal porto-franco di Genova, qualunque sia la bandiera con cui sono trasportati, è vincolata ad una bolletta a cauzione da scaricarsi dai regi

consoli residenti nei porti esteri ove i tabacchi sono destinati.

« Dello scarico non potrà concedersi se non dopo che l'ufficio consolare abbia riconosciuta l'esistenza della quantità e qualità del tabacco, e vidimato il manifesto d'arrivo del bastimento che dovrà essergli in ogni caso esibito dal capitano per gli opportuni confronti.

« Se i tabacchi sono destinati per l'isola di Capraia, lo scarico della bolletta a cauzione verrà rilasciato dal giudice locale, previe le stesse verificazioni e cautele. »

(È approvato.)

« Art. 23. Sarà considerato come contravventore all'articolo 2° del regio editto 25 giugno 1816 e soggetto alle pene comminate dal successivo articolo 43 chiunque ritenga tabacco estero in qualunque quantità, salvo giustificati l'eseguito pagamento dei diritti in conformità dell'articolo 3° della legge 5 febbraio 1850 mediante la produzione della relativa bolletta di dogana, la quale non sarà valevole se non è rilasciata in di lui capo, e se oltrepassa quattro mesi di data. »

(È approvato.)

« Art. 24. Le disposizioni dell'articolo precedente sono egualmente applicabili ai sigari d'Avana contemplati nel manifesto camerale 7 aprile 1835 (articoli 11, 12 e 13). »

(È approvato.)

« Art. 25. Il pagamento del diritto per i tabacchi che ponno introdursi dai viaggiatori a termini del secondo alinea articolo 3 della suddetta legge 5 febbraio 1850, dovrà giustificarsi colla produzione della bolletta di dogana rilasciata in capo della persona che ritiene il tabacco, la quale bolletta non sarà valevole trascorso un mese dalla sua data. »

(È approvato.)

« Art. 26. Le disposizioni degli articoli 43 e 51 del regio editto 25 maggio 1816 sono interamente applicabili al ritenitore di qualunque qualità e quantità di polvere da fuoco estera, il quale non giustificherà di averne pagato il diritto di entrata, mediante la produzione della relativa bolletta di dogana, valevole soltanto, se rilasciata in di lui capo e per la durata della stagione di caccia a cui si riferirà esclusivamente il permesso d'introduzione. »

(È approvato.)

#### Disposizioni transitorie.

« Art. 27. A cominciare dal 1° gennaio 1854 saranno in piena osservanza nel contado di Nizza il regolamento di dogana del 4 giugno 1816, non che il disposto delle successive leggi.

« L'estratto di queste leggi non ancora promulgate vi sarà pubblicato nella parte tuttora in vigore e che può riferirsi al contado stesso. »

(È approvato.)

« Art. 28. È fissato il termine di mesi tre, a partire dalla suaccennata epoca, per l'esito nel contado di Nizza di tutte le merci e dei generi di provenienza estera che vi saranno stati introdotti senza pagamento del diritto di dogana prima della cessazione della franchigia. »

(È approvato.)

« Art. 29. Al 1° aprile 1854 si dovranno dichiarare all'ufficio di dogana più prossimo le quantità di generi e merci che rimarranno presso i negozianti, e quelle che si trovassero presso i particolari in quantità eccedenti il bisogno della consumazione della propria famiglia per mesi sei, pagandone il diritto a norma della tariffa in vigore. »

(È approvato.)

« Art. 30. Passato il mese di marzo saranno considerati

come introdotti in frode i tessuti e gli articoli di manifattura pei quali non siasi fatta la dichiarazione a termini dell'articolo precedente, non che i generi per cui non sarà giustificato il pagamento del diritto di dogana, mediante produzione delle relative bollette posteriori al 1° gennaio 1854. »

(È approvato.)

« Art. 31. Il Governo potrà mantenere per uno spazio di tempo non maggiore di un anno la linea di dogana che separa la contea di Nizza dalle altre provincie dello Stato. »

(È approvato.)

« Art. 32. Finchè sarà mantenuta detta linea, ferme rimarranno le disposizioni in vigore circa il pagamento del dazio e l'adempimento di tutte le formalità prescritte dalle leggi e dai regolamenti di dogana in vigore pei generi e per le merci di provenienza estera che saranno trasportate dalla contea stessa al di quà della linea doganale, o nell'isola di Sardegna, eccettuati i tessuti ed articoli di manifattura che fossero già muniti del contrassegno doganale. »

(È approvato.)

« Art. 33. Saranno eccettuati da questa disposizione i vini, gli olii, e tutti i prodotti del suolo, di cui il trasporto venga effettuato per via di terra, non che i prodotti delle manifatture poste nel contado, debitamente riconosciuti per tali colle cautele che il Governo crederà di stabilire e muniti del contrassegno della dogana, il quale sarà apposto gratuitamente. »

(È approvato.)

Pongo ora ai voti gli articoli della legge:

« Art. 1. Sono approvate le modificazioni alla vigente tariffa di dogana ed alle relative disposizioni preliminari, contenute nelle tabelle annesse alla presente legge. »

(È approvato.)

« Art. 2. Sono egualmente approvate le disposizioni generali e transitorie concernenti i regolamenti di dogana e le prescrizioni speciali relative all'introduzione dei tabacchi e della polvere da caccia per uso dei particolari, in modificazione al disposto dalle leggi 5 e 19 febbraio 1850. »

(È approvato.)

« Art. 3. Le modificazioni ai diritti sui cereali e le disposizioni transitorie per l'applicazione del sistema daziario al contado di Nizza avranno effetto dal giorno 1° gennaio 1854. »

(È approvato.)

« Art. 4. Tutte le altre modificazioni e prescrizioni saranno in vigore a partire dal 1° agosto 1853. »

(È approvato.)

#### ISTANZE DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI.

**PRESIDENTE.** Onde esaurire l'ordine del giorno, resta solamente a porre in discussione il progetto di legge concernente la navigazione transatlantica, la cui relazione è pur già stata stampata e distribuita ai signori senatori in tempo debito.

**DI POLLONE.** Faccio osservare che l'ora sarebbe già tarda per principiare una discussione la quale sicuramente durerà maggior tempo di quello che ne rimane per giungere all'ora solita in cui il Senato si scioglie.

Mi parrebbe più opportuno cominciare la votazione delle cinque leggi discusse, e riservare quindi la decisione, se si voglia o non passare alla discussione della nuova legge, onde non troncarla, perchè persuaso qual sono che non si finirebbe in questa stessa seduta, crederci si dovesse rimandarla intera alla seduta di domani.

Quindi propongo che si proceda alla votazione delle cinque leggi già discusse, votazione che solitamente richiede per ogni legge dieci minuti; onde si consumerebbero per ciò cinquanta minuti, ai quali aggiungendo i dieci che abbiamo già oltre le quattro ore, noi arriveremo alle cinque, e però non sarebbi più tempo per incominciare la discussione.

**PRESIDENTE.** Si propone di sospendere l'apertura della discussione. . . .

**ALBINI.** (*Interrompendo*) Avrei un'osservazione da fare.

**PRESIDENTE.** Non si tratta di discutere la legge, ma solo si propone dal senatore Di Pollone che si sospenda l'apertura della discussione sulla legge per lo stabilimento di una linea di navigazione a vapore tra Genova e l'America, fino a che sieno compiute le votazioni per squittinio segreto delle cinque leggi che già furono dal Senato votate per alzata e seduta.

Domando se il Senato approva tale proposta.

(È approvata.)

**CAVOUR, presidente del Consiglio de' ministri, ministro delle finanze.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze.** Prima che il Senato passi alla votazione delle cinque leggi state testè approvate, mi sia permesso di rivolgere una preghiera alla Commissione cui furono mandati i progetti che riguardano la Banca nazionale e quella di Sardegna acciocchè voglia deporre quanto prima la sua relazione sul banco della Presidenza.

Io faccio questa preghiera per due motivi.

Il primo si è che reputando i due progetti relativi l'uno all'affidamento del servizio della tesoreria generale alla Banca nazionale, e l'altro all'istituzione di una Banca in Sardegna siccome altamente utili, io non vorrei aver trascurato nessuno sforzo, onde ottenere che questi progetti fossero discussi ed approvati prima che la presente Sessione avesse termine.

Io credo, almeno per ciò che si riferisce allo stabilimento di una Banca in Sardegna, essere quanto io chiedo urgentemente necessitato dai bisogni di quell'isola. In quest'ultimo anno ancora, in questa Sessione, noi abbiamo votate somme egregie onde promuovere l'industria in quell'isola, ma forse i nostri sforzi rimarranno se non sterili, almeno poco proficui, se noi non troveremo modo di svilupparvi e di stabilirvi il credito. Il Senato non ignora che il credito non esiste in Sardegna, e non vi è modo in tutta quell'isola di poter scontare una cambiale, o di trovare una somma qualunque in prestito sopra deposito di fondi pubblici. Adunque l'istituzione di una Banca in Sardegna è, a mio avviso, cotanto utile, e così urgente, che sarebbe altamente a lamentare se quell'isola ne andasse priva ancora per un anno.

In quanto all'altra legge dell'affidamento del servizio della generale tesoreria alla Banca nazionale, vi è pure un motivo di urgenza. Il Senato ricorderà che la legge sull'amministrazione centrale, stata dal Parlamento approvata, e sancita dal Re, stabilisce che le tesorerie saranno riordinate sopra altri principii e sopra altre basi il primo dell'anno 1854; quindi è necessario di cominciare fin d'ora a stabilire queste basi. Tali lavori preparatorii debbono essere ordinati e modificati secondo che l'approvazione di questo servizio da prestarsi dalla Banca sarà per essere data con o senza modificazioni.

Se questa legge non fosse votata nella presente Sessione, evidentemente il Ministero sarebbe indotto a considerarla come rigettata, come non avente effetto, e dovrebbe dare tutte le sue disposizioni per l'istituzione di una tesoreria generale apposita.

Io credo quindi esservi perciò un motivo potente per la discussione di questa legge; non indicherò gli altri motivi, quantunque gravi, a mio senso, che militano a favore di questa legge, perchè non si aggirano intorno alla questione d'urgenza.

Ho detto che vi era un'altra considerazione gravissima che mi moveva a pregare istantemente il Senato a voler far sì che questa legge fosse discussa; questo motivo però è alquanto personale, onde chiedo l'indulgenza del Senato.

La legge di cui feci cenno fu oggetto di critiche, e di critiche vivissime, e nel pubblico ed anche negli uffici del Senato. Si è detto, si è stampato che questa misura avrebbe portato il disordine nello Stato, che avrebbe rovesciato l'edificio innalzato dalla sapienza dei nostri maggiori.

Io non voglio, nè posso qui combattere cotali opinioni, ma poichè desse sonosi altamente ed apertamente manifestate io desidererei ardentemente aver campo di poterle combattere, di poter giustificare il Ministero da così gravi imputazioni.

Se il Ministero ha presentato questa legge, si fu perchè era altamente convinto, come lo è tuttora, della sua altissima utilità. Il Ministero può avere errato, ma prima di essere condannato desidererebbe (e credo che questo desiderio non possa parer strano) di esser sentito nelle sue difese.

Per circostanze che è inutile ricordare questa legge non poté essere lungamente discussa nell'altro ramo del Parlamento, quindi non ebbe il Ministero il mezzo di far vedere quanto insussistenti fossero le imputazioni che contr'essa si lanciavano, e quanti fossero i vantaggi che crede dover da essa derivarne.

Prego quindi il Senato a voler far in modo che quella legge venga discussa. Una tale discussione potrà illuminarci; ed ove porti nell'animo del Senato, ovvero del Ministero la convinzione che tali misure sono dannose, il Ministero sarà il primo a far plauso a coloro che l'oppugnano; ma quando la discussione avesse un altro effetto, o quando solo il Ministero credesse dover persistere nelle sue opinioni per non essere erronea, desidererebbe che la responsabilità della reiezione di fatto di queste misure non avesse a ricadere sopra il di lui capo.

**COLLA.** L'ufficio centrale cui fu dato l'onorevole incarico di esaminare i progetti di legge sulla Banca si è occupato di questo lavoro con molta sollecitudine; vi ha impiegato quattro lunghe sedute, ad una delle quali intervenne l'onorevole ministro delle finanze. Lo stesso signor ministro non ignora le gravi difficoltà che nell'ufficio centrale si elevarono, relativamente all'uno e all'altro progetto di legge.

Non v'ha dubbio che le questioni che si presentano intorno a queste leggi sono di un grandissimo momento, ed appunto perchè non hanno avuto finora una lunga, profonda e matura discussione, egli è necessario che il vostro ufficio centrale se ne occupi con molta maturità.

Il Senato concede cortesemente molta deferenza alle sue Commissioni, egli è perciò in diritto di pretendere che esse non vadano troppo leggermente nello studio di leggi così importanti, e non si esponano a presentare pareri che non siano studiati, pareri che non possano essere difesi contro qualunque opposizione.

L'ufficio centrale dunque, mentre dichiara che si occupa e che intende di occuparsi con tutta sollecitudine di questo lavoro, non può prendere impegno di presentare la sua relazione se non nel corso della prossima settimana.

**CAVOUE,** presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. Io non so se nella prossima settimana il Senato sarà ancora disposto a proseguire le sue adunanze; ma co-

munque sia, ho creduto di avere adempiuto al mio dovere col far noto che se queste leggi non vengono discusse, se il paese rimane privato ancora per un anno dei benefici che dalle medesime dovranno derivare, la responsabilità, ripeto, non ricade sopra il Ministero, e specialmente sul ministro delle finanze.

Mi premeva ancora più di dichiarare altamente che io era prontissimo in ora, come lo sarò sempre, a sostenere pubblicamente i progetti di legge che ho l'onore di sottoporre alle deliberazioni di quest'augusta assemblea.

**PRESIDENTE.** Si passa allo squittinio delle cinque leggi votate dal Senato, cominciando da quella per l'escavazione dei porti dello Stato.

Risultato della votazione:

Votanti ..... 60  
Voti favorevoli ..... 60  
Voti contrari ..... 0

(Il Senato adotta all'unanimità.)

**PRESIDENTE.** Si procede allo squittinio sul progetto di legge per l'affittamento delle acque demaniali della Dora Baltea.

Risultato della votazione:

Votanti ..... 60  
Voti favorevoli ..... 57  
Voti contrari ..... 3

(Il Senato adotta.)

**PRESIDENTE.** Si procede allo squittinio sul progetto di legge che approva la convenzione Deferrari, per la cessione delle acque del Tanaro.

Risultato della votazione:

Votanti ..... 56  
Voti favorevoli ..... 54  
Voti contrari ..... 2

(Il Senato adotta.)

**PRESIDENTE.** Si procede allo squittinio sul progetto di legge per l'autorizzazione alla divisione amministrativa di Genova di eccedere il limite dell'imposta, e contrarre un mutuo.

Risultato della votazione:

Votanti ..... 55  
Voti favorevoli ..... 55  
Voti contrari ..... 0

(Il Senato adotta all'unanimità.)

**PRESIDENTE.** Si procede allo squittinio sul progetto di legge per l'approvazione delle modificazioni alla tariffa doganale.

Risultato della votazione:

Votanti ..... 54  
Voti favorevoli ..... 50  
Voti contrari ..... 4

(Il Senato adotta.)

**PRESIDENTE.** Il Senato è convocato per domani alle ore due per la discussione della legge riguardante la navigazione transatlantica.

La seduta è levata alle ore 5.