

XXX.

TORNATA DEL 10 LUGLIO 1876

Presidenza del Vice-Presidente DE FILIPPO.

SOMMARIO — Omaggi — Sunto di petizioni — Congedi — Commemorazione del Senatore Ferrari — Interrogazioni del Senatore Mamiani al Ministro degli Affari Esteri, sugli attuali avvenimenti d' Oriente, rimandate alla tornata di domani — Discussione del progetto di legge: Istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del Regno — Comunicazione del Senatore Brioschi, Relatore — Osservazioni dei Senatori Spinola e Vacca, in favore del progetto; del Senatore De Cesare, contro e del Senatore Astengo, in favore — Parole del Senatore De Cesare per fatto personale.

La seduta è aperta alle ore 2 1/2.

Sono presenti il Presidente del Consiglio, Ministro delle Finanze, ed i Ministri degli Affari Esteri, di Agricoltura, Industria e Commercio e della Guerra, più tardi intervengono anche i Ministri dell'Interno e di Grazia e Giustizia.

Il Senatore, Segretario, MAURI dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale viene approvato.

Atti diversi.

Fanno omaggio al Senato:

Il Dottor Giuseppe Gallo, del suo *Catechismo di Cosmologia ad uso delle Scuole*.

Il Professore Achille Costa, di un suo *Rapporto sulla malattia delle viti causata dalla fillossera*.

Il Professore Francesco Corazzini, di una sua *Relazione ai Soci promotori della Società dialettologica italiana*.

Il Deputato al Parlamento italiano Salemi-Oddo a nome del cav. Rosario Salvo, di una *Guida di Palermo e dintorni*.

Il signor Luigi Bona-Veggi, di una sua *Canzone in memoria di Bartolomeo Bona Senatore del Regno*.

Il Regio Istituto veneto di Scienze, Lettere ed

Arti, della *Parte 2. del volume XIX delle Memorie di quel Regio istituto*.

Il Ministro dell'Istruzione Pubblica del fascicolo del mese di aprile 1876 delle *Notizie sugli scavi di antichità*.

I Prefetti di Campobasso, Sondrio, Lecce, Pisa e Mantova, degli *Atti di quei Consigli provinciali*.

Il Senatore, Segretario, CHIESI dà lettura del seguente sunto di petizioni:

N. 56. Il Presidente della Camera di commercio di Ancona fa istanza perchè venga adottato il progetto di legge sui depositi franchi.

57. Parecchi negozianti e proprietari di stabilimenti industriali nelle provincie piemontesi in numero di 96 domandano che venga respinto il progetto di legge sui depositi franchi.

58. Il Presidente e due membri del Comitato degli Industriali lombardi (identica alla precedente).

59 e 60. Sei negozianti e industriali di Prato e altri nove industriali di luogo ignoto (identiche alla precedente e mancanti dell'autentica).

61. La Giunta comunale di Genova porge al Senato motivate istanze perchè venga approvato il progetto di legge sui depositi franchi.

62. Dieci industriali di Thiene domandano che venga respinto il progetto di legge sui depositi franchi.

63. Quattro membri della Direzione dell'Associazione commerciale di Ancona fanno istanza perchè venga approvato il progetto di legge sui depositi franchi.

64 a 71. Sette industriali di Castellana (Bari), diecianove di Prato (Toscana), uno di Pisa, due di Firenze e ventotto di paese ignoto, fanno istanza al Senato, perchè venga respinto il progetto sui depositi franchi (mancanti dell'autentica).

72. La Giunta municipale di Savona fa istanza perchè sia approvato il progetto di legge sui depositi franchi.

73. La Camera di commercio ed Arti di Genova (identica alla precedente).

74. Villanona Quadri a nome dell'Associazione politica *Progresso* di Venezia (identica alla precedente).

75 a 78. Otto fabbricanti di tessuti di Prato, dodici di Bergamo, sei di Sarno e due di Veroli, fanno istanza perchè sia respinto il progetto di legge sui depositi franchi (mancanti dell'autentica).

79 a 95. N. 17 fabbricanti di tessuti di Napoli (identiche alla precedente e mancanti dell'autentica).

96. La Camera di commercio e d'arti del Circondario di Varese (identica alla precedente.)

97. I fratelli Giordano di Filippo da Salerno (identica alla precedente.)

98. Parecchi industriali di Arpino in numero di 35 (identica alla precedente.)

99. Novantasette negozianti ed industriali di Genova fanno istanza al Senato perchè venga approvato il progetto di legge sui depositi franchi.

100. La Giunta comunale di Livorno (identica alla precedente.)

101. La Camera di commercio ed arti della Provincia di Venezia (identica alla precedente.)

102. Settantasette negozianti ed industriali di Venezia (identica alla precedente.)

103. L'Associazione commerciale di Firenze porge al Senato motivate istanze perchè le disposizioni del progetto di legge sui depositi franchi siano estese a tutte le principali città del Regno.

104. La Giunta municipale di Sarzana fa istanza perchè venga approvato il progetto di legge sui depositi franchi.

105. Il Presidente della Camera di commercio di Chiavenna domanda che sia respinto il progetto di legge sui depositi franchi.

106. Cinque industriali di paese ignoto (identica alla precedente e mancante dell'autentica.)

Domandano un congedo i Senatori Danzetta, Serra Domenico, Balbi Senarega e Visone di un mese, i Senatori Pallieri e Carcano di 15 giorni, i Senatori Belgioioso Carlo e San Martino di giorni dieci, per motivi di salute, e il Senatore Bella di giorni dieci per motivi particolari, che viene loro dal Senato accordato.

Commemorazione del Senatore.

Giuseppe Ferrari.

PRESIDENTE. Onorevoli Colleghi!

La pietosa consuetudine di rammemorare da questo seggio i Colleghi che andiamo man mano perdendo, mi costringe, o Signori, a rinnovarvi il dolore amarissimo della inopinata morte del Senatore Giuseppe Ferrari, in cui fu rapito alla scienza uno de' suoi atleti, all'Italia un cittadino de' più illustri, a quest'Assemblea uno de' più chiari ornamenti.

Nato in Milano nel 1812 da modesta famiglia, e in tempi non punto propizi agli alti studi, da per sé vi si aprì la via, aiutatovi solo da Gian Domenico Romagnosi, il quale spese gli anni cadenti della perseguitata sua vita in un domestico insegnamento che fu un vero apostolato.

L'edizione completa che ancor giovane imprese il Ferrari delle opere di Giambattista Vico, manifestò quali fossero le sue scientifiche propensioni, e il libro che contemporaneamente diè fuori sulla *Mente* di quel grande divinatori di una scienza tanto nuova quanto vera, rivelò le norme e ad un tratto la potenza del suo ingegno.

Quel libro lo levò tosto in fama, onde avvenne, che condottosi in Francia, ove gli parve allora poter solo trovare un aere spirabile pel suo intelletto; vi fu da Vittorio Cousin nominato professore nell'Università di Strasburgo. Così egli entrò nell'arringo del pubblico inse-

gnamento, nel quale dovea poi, in patria cogliere tanta messe di onore.

Osteggiato dalla fazione oltramontana, nobilmente si difese, invocando quella libertà della scienza, che va fra le più preziose conquiste de' tempi nostri, e della quale egli sempre si vantaggiò nel suo insegnamento e ne' suoi scritti, senza venir meno mai ai riguardi dovuti alle dottrine ed alle persone de' suoi avversari.

Giuseppe Ferrari vivrà nelle opere sue; vivrà nel ricordo di quanti l'hanno conosciuto ed amato, e di quanti hanno in pregio l'ingegno, il sapere e l'onestà pubblica e privata. Pur troppo noi non ne potemmo gioire che per giorni brevissimi; la nostra festosa accoglienza fu pari alla grande soddisfazione che egli mostrava di trovarsi in mezzo a noi; ed appunto per questo, al lutto che la morte del Senatore Ferrari ha destato in tutta Italia, noi abbiamo un argomento per aggiungere un nostro speciale e più acerbo rimpianto.

(Segni d'approvazione.)

PRESIDENTE. Ora do la parola all'on. Senatore Mamiani, il quale intende fare interrogazioni all'onorevole Ministro degli Affari Esteri.

Senatore MAMIANI. Le interrogazioni che intendo dirigere all'on. signor Ministro degli Affari Esteri riguardano gli avvenimenti d'Oriente, ed invito l'onor. signor Ministro a voler dichiarare quando potrà rispondermi.

MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI. Risponderò, se il Senato lo consente, all'apertura della seduta di domani.

PRESIDENTE. Le interrogazioni adunque sono rimandate a domani.

Discussione del progetto di legge: Istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del Regno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del Regno.

Si dà lettura del progetto di legge.

Il Senatore, Segretario, CHIESI legge:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere a corpi morali, ed a privati, l'istituzione di depositi franchi nelle principali città marittime del Regno, semprechè la domanda sia accompagnata da favorevole parere della Camera di commercio e del municipio, nella cui circoscrizione il deposito franco si intende di istituire.

Tale concessione non potrà ottenersi quando i locali, che si intendono destinare a deposito franco, non presentino sufficiente garanzia contro ogni possibile frode.

I depositi franchi sono considerati fuori della linea doganale, a norma di quanto è disposto nell'articolo 1, primo alinea, del regolamento doganale 11 settembre 1862.

Art. 2.

Mediante regolamento da approvarsi per Decreto reale, sentito il Consiglio di Stato e le rispettive Camere di commercio, saranno stabilite le norme di vigilanza per l'introduzione nei depositi franchi ed estrazione delle merci.

Le Camere di commercio dovranno concorrere coi delegati del Governo al mantenimento del buon ordine, e delle discipline del personale addetto ai depositi franchi.

Nel regolamento saranno indicate le merci escluse dai depositi franchi. La immissione nei depositi franchi di merci escluse dal regolamento, si considera quale contrabbando.

Ai contravventori delle disposizioni del regolamento predetto, sono applicabili le pene stabilite dal regolamento doganale 16 settembre 1862, dal decreto legislativo 28 giugno 1866, n. 3020, e dalla legge del 19 aprile 1872, n. 759, allegato D.

Art. 3.

Qualora in un deposito franco siansi constatati inconvenienti gravi o frodi, sarà in facoltà del Governo di stabilire con reale decreto quelle maggiori discipline e cautele, sia temporarie o permanenti, che saranno necessarie a tutelare gli interessi dell'erario.

Art. 4.

La spesa occorrente per i fabbricati di cui

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 LUGLIO 1876

all'articolo 1, e quella eventualmente necessaria per la rigorosa vigilanza del recinto franco, rimarranno a carico dei corpi morali o dei privati, che avranno fatta richiesta della loro istituzione.

Art. 5.

Per la temporaria custodia delle merci che arrivano da mare, potranno anche essere istituiti nei principali porti del Regno e sulle banchine o calate dei porti stessi, dei capannoni, ove le merci possano essere collocate senza dichiarazione e senza visita, e starvi quel numero di giorni acconsentito dalle esigenze del pubblico servizio, e dall'interesse dell'erario.

Il Ministro delle Finanze, sentita la Camera di commercio, determinerà la durata della giacenza delle merci nei capannoni, nonchè le discipline per la rigorosa vigilanza su di esse; e saranno applicabili per i capannoni le disposizioni contenute nell'art. 3.

Anche in tali capannoni il proprietario potrà manipolare le merci come meglio crede.

La spesa per la costruzione dei capannoni deve essere sostenuta dai commercianti, dai Comuni e dalle Camere di commercio che ne abbiano fatta richiesta.

Art. 6.

È abrogata ogni disposizione contraria alla presente legge.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale per una dichiarazione.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Devo comunicare al Senato che dopo la stampa della Relazione sono pervenute alla nostra Presidenza parecchie altre petizioni; alcune in favore al progetto di legge, ed altre contro.

Inviarono petizioni in favore del progetto di legge:

La Giunta municipale di Savona;

La Camera di commercio di Genova;

Alcuni industriali e commercianti di Venezia;

La Camera di commercio di Venezia;

Molti industriali della Liguria;

La Giunta commerciale di Livorno;

L'Associazione politica e progressista di Venezia (telegramma);

La Giunta municipale di Sarzana;
Inviarono petizioni contro il progetto di legge: Trentacinque industriali di tessuti lane di Arpino;

Sedici petizioni di industriali di Napoli;

La Società Magazzini generali di Napoli;

La Camera di commercio ed arti di Varese;

Vari industrianiti in materia tessuti della provincia di Bergamo;

Industriali di Firenze;

» di Pisa;

» di Prato;

» di Salerno;

» di Sarno;

La Camera di commercio di Chiavenna;

Infine l'Associazione commerciale di Firenze invia al Senato motivata istanza perchè la legge sui depositi franchi sia estesa a tutte le principali città del Regno;

La Camera di commercio di Bologna presenta istanza allo stesso scopo.

PRESIDENTE. La parola è all'onor. Senatore Spinola.

Senatore SPINOLA. Signori Senatori: il progetto di legge che è sottoposto quest'oggi al vostro esame ed alle vostre deliberazioni ha incontrato, ha sollevato molte e svariate obiezioni e censure, anche da parte della gran maggioranza del vostro Ufficio Centrale, che in sostanza sotto forma di un ordine del giorno, vi propone che vogliate respingerlo.

Rimasto solo nell'Ufficio Centrale di un avviso contrario a quello della maggioranza, permettete che brevemente, per quanto mi sarà possibile, io ve ne esponga i motivi, desunti anzichè da astratte teorie, qualche volta fallaci, da pochi e semplici apprezzamenti di fatto, lasciando che altri più competente e più versato di me in questa materia ve ne ragioni poi con maggior autorità e più lungamente. Comincerò dalla prima obiezione che viene posta innanzi dall'Ufficio Centrale, vale a dire da quella che avrebbe a riguardarsi come poco opportuno e poco dicevole recedere, direi quasi ricredersi adesso, dopo che da circa tre lustri si sta lavorando a mutare la nostra legislazione sulle franchigie doganali, e dopo che appena da poco più di un anno è stato abolito il porto-franco di Genova, unico che rimaneva, tranne Messina, e così prima che si sia fatta una sufficiente esperienza del nuovo sistema.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 LUGLIO 1876

Non mi fermerò a rilevare una specie di contraddizione, che a me pare di scorgere in questo ragionamento, imperochè se da tre lustri si va lavorando per mutare questa nostra legislazione sulle franchigie doganali, e se da un anno o poco più appena il porto-franco di Genova venne soppresso, senza che in questo frattempo ne sia derivato alcuno di quei tanti inconvenienti che si temono adesso, converrebbe dire che se difficoltà si sono incontrate per l'attuazione del nuovo ordinamento, queste difficoltà non sarebbero derivate dal porto-franco di Genova, e che perciò l'esperienza sarebbe in gran parte già fatta, e a suo favore.

Ma, vi dirò invece, o Signori, che se veramente la poca convenienza, la poca opportunità di recedere, di ricredersi, si volesse desumere dal poco tempo trascorso, io non saprei perchè questa ragione avesse oggi soltanto a menarsi buona, mentre non pochi sono gli esempi di leggi non meno importanti e che sarebbe facile di ricordare, nelle quali si introdussero cambiamenti e variazioni anche molto importanti, con una frequenza, oserei dire, vertiginosa.

Aggiungerò ancora non essere impossibile che l'aspirazione, la smania di tutto innovare, d'imitar quanto ci viene, come migliore, dall'estero, senza tener gran conto di ciò che già si possiede da noi, e fors' anche migliore, e la confusione che ne deriva per mancanza di una precisa ed esatta conoscenza delle cose, faccia sì che talvolta si sacrifichi, con ciò che poteva meritare di essere sacrificato, anche quello che meritava invece di essere conservato.

E se questo fosse, come a me sembra, veramente avvenuto, non sarebbe forse il caso di ripararvi, di porvi rimedio, e di farlo anche sollecitamente?

Infatti, non avvi chi non possa facilmente vedere, quando lo voglia, la grande differenza che passa fra le città franche, che era necessità e dovere di giustizia di abolire per rendere eguale la condizione di tutti quanti i cittadini, e i depositi franchi come era il porto franco di Genova; questa differenza è nota talmente che inutile sarebbe il volerlo dimostrare; e dico di quel porto di Genova che nella legge del 1862 era stato indicato precisamente come l'esempio da seguitarsi per

le città franche di Livorno, di Messina e di Ancona, le franchigie doganali delle quali città dovevano cessare col 1 gennaio 1866.

Ma ecco che qui ci si para innanzi un'altra obbiezione e si dice: Vedete! il Municipio di Genova colla Convenzione passata col Governo il 22 novembre 1867, approvata con legge del 26 dicembre stesso anno, ricevendo il sussidio di un milione di lire, si è obbligato a convertire il suo porto-franco in magazzino generale. In questo modo ha quasi ammessa la utilità della soppressione del suo porto-franco, che avrebbe dovuto aver luogo col 1 gennaio 1868.

Ma, signori Senatori, sarebbe stato possibile che il Municipio di Genova non avesse a preoccuparsi delle nuove idee, che a tutto costo si volevano fare prevalere, e del brevissimo termine che rimaneva per la conversione del suo porto-franco in magazzino generale?

Non era naturale che cercasse di premunirsi, di cautelarsi per ogni evenienza a tutela dell'interesse del suo importante commercio che è poi interesse dell'intera Nazione?

Se avesse fatto altrimenti, non ne avrebbe certo avuta lode, voi ne converrete, o Signori!

E se da quella Convenzione il Municipio di Genova ottenne un sussidio, che ottennero pure altre città marittime in più o meno larga misura, per la costruzione di questi magazzini generali, forse che questi magazzini non vennero in Genova costruiti e con assai più largo dispendio del sussidio ottenuto?

Disgraziatamente, per dire le cose come sono, questi magazzini hanno avuto una riuscita poco soddisfacente, sia per la loro ubicazione, sia per il poco vantaggio che finora ne ha ricavato e può ricavarne il commercio. Ciò che del resto è avvenuto per tutti gli altri magazzini generali fin qui istituiti nel Regno, come può farne ampia fede la relazione del signor Jachia sulle proposte fatte dai delegati dei magazzini generali nelle conferenze tenute in Bologna nei giorni 9 e 10 dell'aprile del 1875.

Ma lasciamo a parte queste obbiezioni che per verità non mi sembra abbiano una grande importanza, e passiamo alle obbiezioni più gravi; a quelle che rivestono il carattere di vera censura. Si dice: i depositi franchi sono un asilo, quasi direbbersi un covo, stabilito, preparato per favorire, proteggere e propa-

gare il contrabbando, per commettere frodi a danno dell'Erario; sono un privilegio; sono infine la rovina dell'industria nazionale.

Esaminiamo brevemente e partitamente queste obbiezioni. Prometto che di quante petizioni presentate contro l'istituzione dei depositi franchi mi venne fatto di leggere e di riscontrare, quasi tutte copie le une dalle altre, la massima parte di esse si limita ad articolare le solite accuse, senza punto ragionarle e provarle.

Che se taluna di queste petizioni e proteste ha cercato di farlo, lascio all'imparzialità di chi le ha riscontrate, di dire se vi siano veramente riuscite.

Ma, passiamo alla prima delle fatte censure, vale a dire a quella del contrabbando.

Comincerò dal dire che l'onor. Presidente del Consiglio Ministro delle Finanze, intervenuto ad una delle riunioni dell'Ufficio Centrale, ci ha assicurato non constargli che in tutto il lungo spazio di tempo, quaranta e più anni, durante il quale ha esistito il porto-franco di Genova, si siano mai verificati contrabbandi di qualche importanza, che anzi ha dovuto convincersi del contrario; ed io spero che questa dichiarazione, l'onorevole Presidente del Consiglio dei Ministri vorrà ripetere anche innanzi al Senato.

Ma, anche a parte questa autorevolissima dichiarazione, si dovrà ancora ripetere quanto fu già detto e ripetuto le tante volte e che da se solo basta per convincere chiunque non sia prevenuto o non abbia qualche interesse privato e contrario?

Di fatti, è mai possibile che possa farsi o facilitarsi il contrabbando delle merci introdotte in un deposito franco, quando prima che vi siano introdotte, sebbene non se ne faccia una vera e minuta registrazione, deve tuttavia presentarsi alla Dogana una copia autentica o un estratto autentico del manifesto di carico di dette merci, che la Dogana deve confrontare prima di vidimare e di scrivervi sopra il permesso, oppure una dichiarazione sulla quale si scrive questo permesso, e mentre la Dogana deve visitare uno o due colli presi all'azzardo e senza che possa avervi ingerenza il commerciante, e mentre queste merci, una volta introdotte nel deposito franco, lo sono in uno spazio più o meno vasto, ma circoscritto da mura alte

quanto possa essere necessario, con finestre munite nei suoi locali di forti inferriate, che non ha comunicazione alcuna col di fuori, tranne le porte d'ingresso e di uscita, limitate al bisogno, continuamente guardate dagli agenti doganali che di queste porte custodiscono di notte e nei giorni festivi le chiavi; che anzi, per le porte d'ingresso e di uscita, queste chiavi stanno nelle mani del Direttore stesso della Dogana?

Evidentemente, o Signori, se qualche contrabbando dovesse aver luogo non potrebbesi fare, tranne colla connivenza degli agenti doganali; e se tale connivenza dovesse verificarsi, certo sarà molto rara, giacchè mi piace di ritenere che onesta, nella massima parte, sia la classe degli agenti doganali. Ad ogni modo, se ritenete possibile e frequente questa connivenza, ma come può credersi che abbia ad essere maggiore e più frequente in luoghi sorvegliati e rinchiusi, sotto gli occhi e sotto la vigilanza costante dei capi, anzichè lungo le estesissime nostre costiere marittime e lungo i nostri, pure abbastanza estesi, confini di terra?

Dove ciò vi piacesse di ammettere, per verità, vi sarebbe da disperare di poter ottenere un servizio doganale regolare ed onesto qualunque.

Ma passiamo alle frodi, e vediamo ciò che si vuole qualificare per frode a danno dell'Erario. Vorrete qualificare di frode le miscele che si fanno dei zuccari? Ma voi sapete che quando queste miscele sono fatte perchè richieste dall'uso che preferiscono farne i consumatori, una volta entrate nella linea doganale, non è più possibile disfarle. Ed allora, se questa merce così mescolata ha pagato un dazio che era in corrispondenza col suo valore, dove sarà la frode?

La stessa cosa può dirsi dei caffè e delle altre droghe che, comunque scelte e assortite, sono tutte soggette al medesimo dazio quando entrano nella linea doganale.

Vorrete dir frode, se quelle sostanze che vanno soggette di loro natura ad un calo, o che giungono avariate, quando sono introdotte pel consumo si riscontrano di un peso minore? Ma sarebbe forse giustizia il far pagare un dazio di ciò che più non esiste? Ma, su questo punto non vi sono forse reclami anche da parte delle amministrazioni dei magazzini generali,

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 LUGLIO 1876

dove registrate, e appunto perchè registrate? Ma su di ciò non vi sarebbe mezzo da venire ad un equo compromesso mediante qualche modificazione da introdursi nel Regolamento doganale? Ve lo chiede e ve lo dice anche la Relazione della maggioranza dell'Ufficio Centrale.

Vorrete dir frode, se il commerciante, per non pagare un dazio anche su recipienti come se fossero merce (giacchè non si ammettono più tare) cerca di introdurre nella linea doganale le merci in recipienti meno pesanti? Ma anche su di ciò, se mal non mi appongo, parla e risponde per me la Relazione dell'Ufficio Centrale.

Oltre queste, che vogliansi così qualificare, non vedrei quali altre frodi o manipolazioni colpevoli e a danno dell'erario si potessero commettere nei depositi franchi.

Ma, si dice ancora, che i depositi franchi costituiscono un privilegio per quelle città marittime in cui fossero o venissero istituiti. Per verità io non saprei scorgere in che consista questo privilegio, ammenochè non si volesse sostenere che le città dove esiste il mare sieno state privilegiate ingiustamente dalla natura.

Ma non è forse a tutti noto che il grande commercio, il vero commercio internazionale, mondiale, si esercita in massima parte, non dico in tutto, ma in massima parte, per mezzo della navigazione, delle grandi linee di navigazione, e che non può in conseguenza aver luogo che dove havvi mare ed un porto, e di più un porto importante?

È verissimo che al giorno d'oggi le comunicazioni per mezzo delle ferrovie si sono fatte più rapide fra le città marittime e quelle dell'interno; ma è altresì vero che il primo approdo deve avere generalmente luogo nei porti delle città marittime.

E se in queste città vi sarà un deposito franco, un luogo, cioè, dove indistintamente tutti i commercianti, sieno, o no, nativi o abitanti di quelle città, potranno trovare la facilità di depositare le loro mercanzie per introdurle poi con quelle maggiori agevolezze che appunto il deposito franco consente, o per riesportarle all'estero, che è poi ciò che costituisce il vero e il grande commercio internazionale, io non vedo come questi depositi franchi possano es-

sere tacciati e riguardati quale un privilegio locale.

Finalmente ci si dice: I depositi franchi saranno la rovina delle industrie nazionali. Ma come ciò? In nessuna di quelle molte, innumerevoli petizioni inoltrate al Senato da me conosciute, mi venne fatto di vedere questa osservazione, svolta, provata, come diceva dapprima.

So bene che da non pochi anni le nostre industrie hanno preso un grande incremento, un soddisfacente sviluppo; eppure il porto franco di Genova fino alla metà quasi del passato anno ha esistito e non mi risulta che abbia fatto all'industria nazionale alcun danno; e questo mi dicono e mi confermano i più cospicui industriali di Genova, di Venezia, di Savona nelle loro petizioni.

So altresì, che volendo star fermi, come credo e lo spero, al principio del libero scambio, non sarebbe il caso di adottare un nuovo genere di protezione per le nostre industrie, vale a dire, in luogo di proteggerle per mezzo di tariffe e dazi elevati, ottenere lo stesso scopo, diminuendo e rendendo più difficile fra noi l'importazione dei prodotti dell'industria straniera.

So in fine che in Genova stessa, dove fino all'anno scorso ha esistito il porto franco, l'industria punto non se ne è risentita, e che non ostante che maggiori larghezze doganali siano state consentite nei porti austriaci, ungheresi e tedeschi, l'industria di quei paesi non ne andò per questo in rovina.

Un ultima cosa mi rimane ad aggiungere.

Ci si dice: vedete ciò che si pratica a Marsiglia ed in altre piazze commerciali marittime estere. Colà non vi sono depositi o punti franchi; appena colà si permette il deposito delle mercanzie, senza essere registrate, sulle banchine, sotto i capannoni, sulle calate, per un determinato numero di giorni che varia dai 3 agli 8 al massimo ai 10.

Ed io rispondo: aspettate che le nostre città marittime, i nostri porti, siano forniti di tutte le comodità, di tutto lo spazio, di tutte le macchine, di cui sono ricche Marsiglia ed altre piazze marittime commerciali straniere, ed allora forse, ma forse allora soltanto, potrete abolire i depositi franchi, dettare misure restrittive; imitare ciò che altrove si pratica; affidarvi

ai soli magazzini generali, intorno all'ordinamento dei quali, nonostante che si lavori da quasi o più di tre lustri, fin qui non hanno essi fatto che prove assai meschine e non hanno dato che risultati assai poco soddisfacenti dovunque sono stati istituiti tra noi! Facendo altrimenti e sopprimendo fin d'ora i depositi franchi sarà assolutamente impossibile che il nostro commercio possa prosperare, possa sostenere la concorrenza colle altre nazioni, ed in ispecie con Marsiglia, nostra potente rivale, con Trieste, dove esiste tutt'ora la Città franca. E per darvene una prova, sappiate che fin d'ora e per confessione di un ispettore delle nostre stesse dogane, che potè accertarsi delle cose sul luogo, per il solo sbarco ed imbarco delle merci, il nostro commercio va soggetto ad una spesa maggiore d'una lira per tonnellata, a fronte di quello che costa a Marsiglia.

Permettetemi in fine, che prima di metter termine a quanto ebbi l'onore di esporvi, rammenti cose note, ma sempre utili a rammentare; che cioè, il commercio corre là dove trova maggiori comodità, maggiori agevolezze, maggior risparmio di tempo e di spesa, e che noi non siamo finora in grado di offrirgli che pochi di questi vantaggi; che il commercio è una delle ragguardevoli fonti di prosperità e di ricchezza per le Nazioni, che ad esso principalmente devono il loro ben essere, il loro alimento, il loro sviluppo, le nostre industrie medesime.

Che questo commercio, dove per nostra sventura avesse da prendere altra direzione, l'esperienza ha già mostrato che assai difficilmente si richiamerebbe sull'antico cammino.

Io vi raccomando pertanto, signori Senatori, che vogliate approvare il progetto di legge che vi è ora proposto.

PRESIDENTE: La parola è al Senatore Vacca.

Senatore VACCA. Signori Senatori, io non vi nasconderò il senso di trepidanza che provo pigliando la parola in questa grave discussione, perchè temo che a molti parrà strano che io, ultimo d'autorità nelle questioni attinenti al disegno di legge che vi sta dinanzi, sorga il primo a difenderlo combattendo le conclusioni della maggioranza dell'Ufficio Centrale.

Però io fui tratto nell'aringo dal profondo convincimento che questo disegno di legge risponda ad un bisogno urgente, legittimo

del commercio marittimo di Genova, la cui grande importanza, per postura geografica e potenza espansiva di commerci, confonde l'interesse locale con l'interesse collettivo d'Italia.

E d'altra parte io son persuaso che niun detrimento grave si avrebbe a temere agli interessi del pubblico erario, imperocchè non ci sarà uomo serio che non ponga in cima d'ogni altro interesse questo supremo del vagheggiato pareggio tra l'entrata e l'uscita delle Finanze dello Stato.

Io credo inoltre che gravi ragioni d'ordine economico e d'ordine politico, raccomandino l'adozione di questo progetto di legge.

Mi studierò di stringere nelle più brevi parole i miei concetti, lasciando ad altri, di me certamente più competenti, il compito di svolgerli con più esatti apprezzamenti, e singolarmente agli uomini egregi che rappresentano in questo illustre Consesso la nobilissima città di Genova.

Io comincerò innanzi tutto dal rendermi conto della situazione vera del commercio marittimo di Genova, osservando che, se l'ho ben compreso, pare a me non si possa mettere in forse lo scadimento progressivo e precipitoso del commercio marittimo, e del movimento di navigazione.

Egli è un fatto innegabile che i piroscafi che si affacciano nel golfo di Genova, scoraggiati dalle infinite molestie fiscali, volgono le spalle e cercano miglior ventura in Marsiglia coi suoi *hangars*, e Genova vede ogni dì sviato e scadente il suo commercio, pochi anni innanzi cotanto fiorente. E per parità di ragioni lo stesso accade dello storico porto di Venezia, schiacciato dalla concorrenza del porto-franco di Trieste, il qual fatto economico fu denunziato nell'altro ramo del Parlamento da uomini competentissimi.

Io riconosco e convengo che questa situazione disastrosa, la quale si manifesta chiara da alcuni anni in qua, mette capo eziandio nella influenza di altre cause, che per altro direi secondarie, come per esempio quella febbre di subiti guadagni che travolse la direzione dei capitali, e l'ingorda speculazione, gittandola nel fortunoso campo del credito, d'onde i precipizî e le crisi bancarie.

Io credo non pertanto che vi sia una causa più intima, profonda e permanente, e questa

io la ravviso precisamente in quella condizione di cose che io notava, cioè che le provenienze estere giunte nel porto di Genova si veggono scoraggiate da quelle minute molestie ed inquisizioni fiscali, che portan seco sciupio grande di tempo, ed il tempo pel Commercio di transito è moneta, anzi è vita. Quindi è che disertano il porto di Genova, e si lasciano assorbire dalla potente Marsiglia.

Ma che forse il deposito franco di Genova rappresenta esso il privilegio delle città franche marittime d'Italia, quel privilegio che cadde irrevocabilmente con la legge abolitiva dei porti-franchi, perchè era condannato dal principio statutario della eguaglianza di tutti i cittadini dinanzi alle imposte?

Ma già l'on. Senatore Spinola, che rappresenta la minoranza dell'Ufficio Centrale, mi ha prevenuto in questa giusta osservazione che egli faceva per disgombrare l'equivoco. Che cosa si pretende dagli avversari? Che il deposito franco possa presentare pericoli per l'interesse dell'erario? Le città franche, ognuno lo sa, son privilegiate della immunità dei dazi di entrata e di uscita, anzi raccolgono nel loro seno quella parte delle popolazioni di terraferma vogliosa di eludere i dazi con grave danno del Fisco.

E viceversa i depositi franchi non assumono che un carattere, ed un organismo speciale. C'è un recinto chiuso, protetto da alte mura glie che lo sequestrano dal mare, e dalla terra ferma: ed è condizionato per guisa che la vigilanza del direttore, e degli agenti doganali garantisce abbastanza le frodi, e le facilità del contrabbando per la durata del tempo necessario alle manipolazioni delle merci introdotte nel deposito franco, nello intento di renderle per via dei travasi, delle miscele più atte ai bisogni del consumo interno, e della riesportazione nelle piazze estere.

Ma non si tratta in realtà che di una sospensione temporanea del dazio. Non è quindi che un privilegio di *extra-territorialità* conferito a questi recinti chiusi fra il mare e la terra. Compiute le manipolazioni delle merci si paga il dazio alla barriera doganale, sì per la consumazione interna sì per la esportazione in altre piazze.

E a chi si preoccupasse troppo della facilità dei contrabbandi nel recinto chiuso del depo-

sito franco, io chiederei che cosa avverrà allora quando i piroscafi si lanciano in alto mare con una costiera così estesa dove non vi ha più la possibilità della vigilanza degli agenti doganali. Aggiungerò anzi che chi ben guardi come si passano le cose dietro le quinte non può ignorare che i contrabbandi nel mare libero si compiono con la tolleranza sciente, o inconscia di chi ne assume la maggior responsabilità ufficiale.

Ma un'obiezione più grave, di ordine più elevato, potrebbe farsi per avventura nel campo scientifico: anzi si è fatta affermandosi che i partigiani dei depositi franchi non sono che fautori astuti del protezionismo mascherato.

Signori, io accenno ad una questione gravissima di cui comprenderete facilmente l'importanza. E la questione sta in questo. La libertà sconfinata del commercio può veramente esagerarsi, tanto da lasciare lo Stato spettatore passivo, riportandosi allo stimolo dell'iniziativa privata, alla responsabilità individuale in omaggio al principio della libertà commerciale? o invece lo Stato ha egli una missione più alta, quella cioè di un supremo diritto e dovere di tutela, perchè della libertà sconfinata non si abusi tanto da tramutarla in tirannide dei forti sui deboli! E non è forse questa la dottrina professata dai più solenni pubblicisti e filosofi, e dal Kant sovra ogni altro, che ogni libertà umana nel convitto sociale, sotto qualunque forma si abbia a condizionare e limitare in guisa che non si offenda la libertà altrui?

Se non temessi di abusare dell'indulgenza del Senato, e del tempo che c'incalza, io ben potrei rovistare lo stato delle dottrine e delle scuole che si contendono il campo scientifico nella grave questione dei limiti dell'ingerimento dello Stato nelle manifestazioni dell'attività e della libertà dell'individuo: lo tenterò con un rapido cenno. Rovistando la storia delle scuole che si succedettero, potrei citarvi l'illustre professore Ott nel suo Trattato sulla *Teoria della economia sociale*, ed il nostro Sismondi ch'è gloria italiana, e potrei giugnere fino alle arditezze di Louis Blanc: ma me ne guarderei perchè gli ortodossi della scuola economica inglese mi griderebbero la croce addosso.

Preferisco quindi di appoggiarmi all'autorità di economisti poco sospetti il Droz, il Garnier

e lo Stuart-Mill. Ebbene, sono appunto codesti temperati, ma liberi partigiani della scuola inglese che deplorano l'assurdo sistema doganale e raccomandano la più riguardosa prudenza nel trapasso dal regime protettore al regime del libero cambio, e della libertà commerciale al paro che nella ipotesi inversa, dalla libertà commerciale al *protezionismo*.

Ma mi è conforto invocare anche esempi e dottrine della nostra giovane scuola italiana, e mi permetta l'onor. Senatore Lampertico, egli che rappresenta nobilmente la scuola che si è detta *vincolista*; mi permetta che io esponga a brevissimi tratti il programma di questa associazione pel progresso degli studi economici, cui mi onoro di appartenere ultimo gregario. Codesto programma si compendia nel concetto stesso ch'io testè annunciava, val quanto dire che sia supremo debito, e diritto dello Stato d'intervenire a tutela degli abusi della libertà dell'individuo, in quanto possa riescire ad offesa della libertà altrui, e che in massima il principio generale della scuola economica inglese, del *lasciar fare, lasciar passare*, trovi un limite insorpassabile nella lotta fra l'egoismo dell'interesse privato, ed il rispetto agli interessi generali della Società. Così accade dell'economia politica quel che d'ogni altra branca delle scienze morali la necessità di seguire il processo di evoluzione, parallelo al progresso dei bisogni nuovi e delle mutabili condizioni economiche della Società, attingendo lumi e sussidi dal progresso delle scienze fisiche, e dai criterî sperimentali.

Egli è questo il programma largo e comprensivo di una scuola che ha già raccolto sotto la sua bandiera i più eletti ingegni della Germania col Roscher a capo, ed in Italia da chiarissimi economisti, tra i quali mi piace di segnalare l'egregio Lampertico e il mio vecchio amico Scialoja, che onora la scienza e il Senato. Non ho lusinga di convertire, e propiziare al progetto che si discute, l'egregio Lampertico, se nonchè io minore assai di lui, non ho l'abitudine di smettere alla leggiera dalle opinioni seriamente pensate.

Ritorno al contrabbando, perchè per verità mi pare questo il punto culminante della discussione. Il contrabbando dunque vi turba i sonni, e voi credete che mancando propriamente, la registrazione della merce vi faccia

difetto così la garanzia più salda, più sicura dell'interesse dell'erario.

Francamente risponderò che io non concepisco come un sistema di diffidenza si voglia esagerare tanto da gettare la sfiducia su tutti gli agenti doganali, e dirò qualche cosa di più. Volete voi davvero mettere in suspizione il commercio onesto, ma non credete voi che sia pure nel suo interesse di opporsi a quelle frodi che potrebbero per avventura nuocere agli interessi stessi del commercio?

Un'ultima considerazione e ben grave vi presenterò a sostegno della mia tesi. Intendo richiamarvi ad un fatto economico che or si manifesta clamoroso in Italia, ma non è nuovo.

In Francia, noi lo sappiamo tutti, questa lotta è antica. I fautori del sistema protezionista, sono rappresentati da una delle più grandi illustrazioni della Francia, Adolfo Thiers, e dal suo portavoce Pouyer Quartier, e d'altra parte i liberi cambisti sono rappresentati da Michel Chevalier, che potrebbe dirsi il Cobden della Francia. Codesta illustre scuola di liberi cambisti trovarono poi in un momento dato una gran personalità, Napoleone III, il quale con un atto dittatorio e democratico fece trionfare il libero cambio e cementò l'alleanza inglese, del quale beneficio non mi pare che *sia stato ben rimunerato il paese*. Or bene, questa lotta è persistente, ostinata.

Quando Thiers ha ripigliato il potere tutti sappiamo che le sue tendenze furono le stesse immutabili. Ma da questo esempio io traggio un argomento a sostegno del mio assunto. In Francia, la prodigiosa potenza produttiva di quella gran nazione può sostenere per la sua robustezza l'esperimento del doppio regime, la protezione, ed il libero scambio, perchè doviziosa di attività industriale ed agricola. Ma io vi domanderei sul serio se l'Italia si trova in parità di condizioni. Io con senso di profondo rammarico riconosco che noi, nella nostra potenza industriale, ci troviamo ancora molto, ma molto indietro. Io ammetto certe nobili e grandi iniziative, e a cagion d'esempio nell'Alta Italia io m'inchino all'onorevole Senatore Alessandro Rossi, perchè nella Fabbrica di Schio riconosco la più benemerita delle iniziative, che si sia presa, imperocchè egli ha raccolto in quel vasto opificio non so quante migliaia di operai, ne ha interrogato

i bisogni, gli ha stretti coi vincoli di famiglia: ha riconosciuto che la questione sociale bisogna prevenirla precisamente per questa via, cioè elevando il livello intellettuale e morale degli operai, facendo equa parte al concorso del lavoro ch'è uno degli agenti della produzione, senza aspettare che i tribunali arbitrali intervengano a ristabilire l'equilibrio rotto. Egli è la provvidenza degli operai di Schio, non se ne offenda la sua modestia.

Un altro vasto opificio gli è la Fabbrica di Biella, ed anche il Sella, uomo egregio che all'Italia ha reso grandi e segnalati servigi, meritò bene anche nel campo industriale. Egli ha dato un eccitamento potente alla industria manifatturiera.

Ma mi si dica ora, scendendo giù nell'Italia media, ed anche nell'Italia meridionale, se lo stato delle industrie sia davvero in via di prosperità rigogliosa o in uno stato rachitico: lo dico con profondo rammarico, perchè non ho il rimorso di aver disertato mai la difesa degli interessi legittimi del paese che mi fu culla: lo attestano gli Atti parlamentari.

Ed aggiungo come osservazione generale: pare agli industriali che contrastano questo disegno di legge, che veramente le condizioni fisiche ed economiche dell'Italia, ci aprano un grande orizzonte per la espansione della potenza industriale? Io non diffido di questo avvenire, ma dico che ne siamo lontani. E in ogni caso tutto il passato dell'Italia nostra, *magna frugum parens*, ed il complesso delle sue condizioni economiche e fisiche daranno sempre la prevalenza all'elemento agricolo sull'elemento industriale.

Dunque io mi fermo in questo concetto, che l'industria manifatturiera se vuole veramente aprirsi un avvenire bisogna che confidi in sé, nella sua potenza d'iniziativa, nel concorso dei capitali. Finchè il concorso dei capitali mancherà, e i capitali paurosi si getteranno sulla rendita o nel campo delle speculazioni inoneste, io affermo che non vi sarà avvenire industriale. Ed è inconcepibile nel mio concetto l'opposizione che si fa dagli industriali ai magazzini generali: si crede sul serio che questa legge destinata a vivificare la potenza commerciale in Italia possa nuocere agli interessi dei magazzini generali?

Confesso di non intendere punto questa paura.

Certo egli è che i magazzini generali risentiranno grandi beneficii dalla espansione del commercio marittimo, non foss'altro pel minor costo delle materie prime, e dalle agevolezze maggiori dei Regolamenti migliorati, e dal concorso dei capitali a sussidio di quel benefico istituto di credito, perchè i magazzini generali vivono nell'ambiente del credito.

Ho detto che l'adozione di questo progetto di legge è raccomandata da un grande interesse politico e lo dimostrerò brevissimamente:

Signori, è un fatto deplorabile che in Italia oggidì si venga manifestando un risveglio assai risentito e vivace di gare municipali, antico flagello d'Italia, ma sepolto dal fatto prodigioso dell'Unità Nazionale, che fu sospiro di otto secoli di storia italiana.

Io non mi esagero punto i pericoli del regionalismo perchè a guardarlo in fondo esso non esprime nè pentimenti, nè amori di ritorno ad un passato impossibile. Esso non suona che un grido di dolore e di protesta per la enormità degli interessi offesi assai duramente.

E poi, dove mai per corso di fati sorgesse il dì di una gran prova, io tengo fede che gli screzi tra le parti politiche cesserebbero di subito, e ciascuno di noi che ha coscienza di aver più o meno recato l'obolo della mente o del braccio al magnifico edificio dell'Unità Nazionale, si troverebbe al suo posto, e farebbe il debito suo, auspice il Re d'Italia primo fattore della patria unità che ci condusse da Novara a Roma.

Ma credo però fermamente che sarebbe grande imprudenza, il tener poco conto di questo movimento regionale che scoppia da tutti i pori. E credo pure che il miglior mezzo a combatterlo e ridurlo al silenzio, sia proprio il soddisfare alle esigenze legittime delle varie parti d'Italia, in quanto non possano offendere per nulla i grandi interessi della Nazione che sta al disopra della regione, sia pure la più cospicua.

Chiuderò il mio discorso con un'altra considerazione anche di ordine politico.

Signori, noi ci troviamo evidentemente in un momento grave e solenne. Lo disse l'onorevole Presidente del Consiglio parlando appunto delle urgenti necessità politiche del discutersi di questo progetto di legge, ed io

appropriandomi il suo concetto lo allargherò ragionando così.

Io credo che bisogna guardarsi bene nelle relazioni scambievoli che corrono tra l'uno e l'altro ramo del Parlamento dalle esagerazioni della rispettiva sfera d'azione, e di competenza. Quanto alla Camera dei Deputati non gioverebbe punto invocare la potestà esclusiva ed assorbente di ogni quistione d'imposta della Camera dei Comuni, giacchè bisognerebbe cancellare e dimenticare tutta la storia costituzionale dell'Inghilterra dal XIII secolo in poi; ma per buona ventura lo Statuto ha segnato i limiti delle relazioni tra i due rami del Parlamento, sicchè alla Camera dei Deputati non è deferita che la priorità nelle leggi d'imposta.

Io son lieto di poter fare appello anche all'autorità, certamente assai più competente della mia, dell'onorevole Presidente del Consiglio, veterano di quel Parlamento Subalpino che fu la grande scuola del parlamentarismo in Italia; e poi volgendomi attorno veggio altri uomini preclari, il Ferraris, il Pernati, il Sineo, il Michellini, e rivolgendomi a loro vorrei che mi testimoniassero quale fu la giurisprudenza parlamentare fedelmente mantenuta dal Parlamento Subalpino.

Il Parlamento Subalpino mi pare che si tenne nei giusti limiti, imperocchè non esagerasse mai la competenza esclusiva ed assorbente della Camera dei Deputati, ma d'altra parte rispetto scrupolosamente il potere prominente della Camera elettiva di sindacato sull'impiego del danaro pubblico.

Senonchè nelle questioni di finanza il Senato Subalpino, ripeto, la cui tradizione è stata mantenuta dal Senato Italiano, a giusto titolo ha rivendicato il diritto e la competenza d'investire le questioni delle leggi organiche attinenti alle imposte. Così la questione del modo di riscossione delle imposte dirette fu argomento di solenne discussione il 1868 nel nostro Senato e ben ricordo che fu strenuamente combattuta da quel chiaro economista, che è l'onorevole Scialoja; Egli lo combattè in prima linea ed il Pernati si competente, ed il chiarissimo amico mio conte Pallieri, ed io ultimo che parlo. Ebbene, per pochi voti passò quella legge che io rispetto perchè è legge dello Stato, ma credo che sia riuscita dura, e

incomportevole pel modo di riscossione; sicchè mi sia lecito esprimere un desiderio di riforma della legge si da salvare gl'interessi della finanza spogliandola delle esagerazioni di fiscalismo.

Io comprendo che quando il Senato chiama a sè e rivendica la competenza delle leggi organiche delle imposte, indubitatamente non gli si potrebbe disputare il diritto di apportarvi delle modificazioni. Però, quando si tratta del sindacato sull'impiego del danaro pubblico, la competenza della Camera Elettiva va rispettata segnatamente nelle leggi d'iniziativa, imperocchè altrimenti potrebbe per avventura cacciarsi in una via che ci condurrebbe ad un conflitto deplorevole.

Questo io nol temo dalla saviezza, dalla prudenza e dal patriottismo antico del Senato Italiano!

(Segni di approvazione.)

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Senatore De Cesare.

Senatore DE CESARE. Signori Senatori, dal 1861 al 1867 io presi una larga parte nell'altro ramo del Parlamento per l'abolizione delle franchigie doganali. Io porto, adunque, dinanzi al Senato antiche convinzioni; ed è per profondo convincimento dell'animo mio, che oggi imprendo a parlare. Ma poichè da un anno a questa parte ho visto tanto arruffata la materia che riguarda i depositi franchi, egli è mestieri dipanarla un tantino; forse così ci intenderemo meglio.

Signori Senatori, nella piena signoria dei sistemi proibitivi e protezionisti, quando il lavoro, l'industria e il commercio erano vincolati, e i dazi doganali eguagliavano il valore di costo della merce o lo superavano, parve allora atto di buona politica degli antichi governi di concedere taluni privilegi a città nascenti, od a città di alta importanza per la loro situazione topografica. Ebbero origine da ciò i porti-franchi e le scale-franche per le città marittime, le fiere franche e i mercati franchi per le città interne.

I progressi della scienza più benefica che vi sia, animarono gli economisti a combattere grado a grado i vincoli che inceppavano l'umana attività, e gli stessi governi dispotici dovettero piegare il capo innanzi all'evidenza delle ragioni e del progresso civile.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 LUGLIO 1876

Una prima vittoria era riportata quando fu chiarito che il porto-franco giova ai soli cittadini che lo posseggono, mentre nuoce al rimanente della popolazione dello Stato: quando fu chiarito che la scala-franca giova al solo ceto dei commercianti, mentre nuoce agli altri cittadini della stessa città cui venne concesso il privilegio, e al rimanente della popolazione dello Stato. Ma la vena inventiva dei fautori dei privilegi, onde eludere i precetti della scienza, e calmare lo spirito degli scrittori propose di sostituire al porto-franco il mezzo porto-franco; alla scala-franca la mezza scala-franca; mentre in sostanza le cose rimanevano quali erano prima. Imperocchè per porto-franco e mezzo porto-franco s'intendeva sempre quel porto di mare ove si potevano introdurre, depositare e riesportare le merci di tutte le Nazioni, senza pagar dazio nè di entrata, nè di deposito, nè di uscita.

Per scala-franca e mezza scala-franca s'intendeva sempre il deposito delle merci senza registrazione, e con la facoltà di riesportarle senza pagare dazio. Il dazio invece pagavasi quando le merci entravano nei consumi generali dello Stato.

Ma il generoso e modesto napoletano Broggia e il grande Genovesi, primi in tutta Europa, avevano già dimostrato che i porti-franchi e le scale-franche non erano atti di per sé stessi a rendere florido uno Stato commerciale; che erano anzi istituzioni mal pensate, le quali tanto nel generale, quanto nel particolare avevano arrecato immensi danni al commercio d'Italia.

Difatti, avevano diminuito le entrate del pubblico Tesoro; incagliato il traffico; impedita la prosperità dell'industria nazionale; eccitato il soverchio consumo delle merci straniere a danno delle nazionali; fomentato il contrabbando e favorita la frode.

I sostenitori dei privilegi si scagliarono, secondo il solito, con un mondo di contumelie contro gli scrittori che alla fortuna di una sola classe di cittadini anteponevano il bene di tutti.

La politica ci mise il suo zampino, e i privilegi furono conservati. In tal' guisa venne a noi trasmesso l'odioso legato degli abusi della falsa protezione; armi vecchie e rugginose, è vero, ma gelosamente conservate nell'arsenale dei vincoli, e vigilate dal privilegio che è di

una natura tenace, avido, superstizioso e battagliero.

Quanti sforzi non dovettero durare i Ministri delle Finanze del Regno d'Italia, il Parlamento italiano, gli economisti e pubblicisti per l'abolizione delle franchigie doganali!

Incominciò a parlarsene nel 1861, quando uomini competenti lavoravano intorno al Regolamento doganale italiano; si insistette quando fu pubblicato il regolamento dell'11 settembre 1862; finalmente il coraggio e l'ardimento di un Ministro delle finanze che io nomino a titolo di onore, l'onor. Sella, presentò nel 1865, tra gli altri provvedimenti di finanza, anche quello dell'abolizione delle franchigie doganali.

La Commissione parlamentare, della quale io ebbi l'onore di far parte, lodò il Ministro e pregò la Camera dei Deputati ad approvare il progetto presentato.

Aspra e lunga fu la discussione, ma il Parlamento che prepose sempre l'interesse generale al privato, commutò l'ardito progetto in legge.

Le franchigie doganali, adunque, di Ancona, di Livorno, di Messina, il porto-franco di Genova, la facoltà di pagare i dazi d'importazione con cambiali nelle provincie meridionali, la fiera franca di Sinigaglia, dovevano cessare col 1 gennaio 1868, ad eccezione del porto-franco di Messina che sarebbe cessato coll'apertura della strada ferrata da Messina a Caltanissetta.

Con quella legge fu aperto un credito di 6 milioni sul tesoro dello Stato, e per gli esercizi del 1865, 1866 e 1867, a favore dei Municipi delle città franche, onde venire in loro aiuto per la costruzione de' magazzini generali.

In seguito a codesti sussidi se ne aggiunsero altri per un milione e ottocentomila lire a favore del Municipio di Venezia e per l'identica causa dei magazzini generali. Pareva ogni cosa assodata, quando l'insistenza delle città interessate e la mancanza de' magazzini generali indussero il Governo a prorogare per mezzo di legge la cessazione de' privilegi al 1 gennaio 1869.

Altra proroga venne concessa per la fiera di Sinigaglia fino all'8 agosto 1869; e poi altre proroghe ancora.

Finalmente i magazzini generali furono istituiti; lo Stato vi spese circa 8 milioni; i Municipi vi aggiunsero altre spese; l'industria

privata vi impiegò ingenti capitali, fiduciosa nella parola del legislatore e nella stabilità cessazione delle franchigie doganali.

Ora, la disciplina dei nostri magazzini generali è forse diversa di quella dei magazzini generali francesi istituiti colla legge del 28 maggio 1858, e disciplinati col decreto imperiale del 12 marzo 1859? I nostri magazzini generali sono qualche cosa di diverso dei *docks* inglesi istituiti grado a grado dal 1802 al 1855?

C'è una sola differenza tra questi ultimi ed i nostri magazzini generali, e la differenza è la seguente:

I magazzini generali inglesi prestarono immensi servigi al commercio britannico, perchè il talento, l'operosità e l'accorgimento del commerciante inglese seppe intenderli, usarli, ed usufruttarli per mezzo dei mandati a vista, o dei *cheques*, il cui movimento annuale oramai sorpassa i 50 miliardi di franchi.

Perchè il commercio inglese seppe usare e usufruttare i magazzini generali per mezzo del titolo che rappresenta la merce depositata; perchè seppe metterla in circolazione a guisa di carta-moneta per mezzo del *warrant*.

Abbiamo fatto nulla di tutto questo noi in Italia? Ha fatto nulla il commerciante italiano di ciò che praticano gli inglesi? La differenza c'è senz'altro; ma è quella che passa tra l'uomo operoso, intelligente delle cose commerciali, e l'uomo che vuol farsi ricco all'ombra dei privilegi. Ma senza dubbio il nostro commercio ha nei magazzini generali gli stessi vantaggi che godono i Francesi, gli Inglesi e gli Olandesi nei loro *docks*.

Si legga il regolamento doganale dell'11 settembre 1862; si legga la legge sui magazzini generali e si vedrà di leggieri che la disciplina nei nostri magazzini generali è in tutto eguale a quella dei magazzini stranieri che noi prendemmo ad esempio.

Il grande segreto, a parer mio, delle querele di taluni commercianti italiani consiste in due articoli del regolamento doganale; cioè nell'art. 36 che prescrive la registrazione delle merci prima di entrare nei magazzini generali; e nell'art. 46 che determina la misura del calo.

Codesti articoli, dicono i commercianti delle grandi città marittime, ci vietano di poter fare le miscele, ci impediscono di adattare la merce

al gusto dei consumatori; codesti articoli danneggiano i nostri interessi.

Neanche questo è esatto, perchè vi ha provveduto il decreto del 1 agosto 1875. È bene che il Senato in questo affare importantissimo abbia presente i precedenti tanto delle leggi, quanto dell'amministrazione dello Stato. All'uopo io leggerò il Regio decreto del 1 agosto 1875.

Art. 1.

« Ove le condizioni locali e quelle del personale doganale lo consentano, le merci estere potranno essere verificate nell'interno dei magazzini generali. In questo caso il permesso d'introduzione nei magazzini suddetti è dato sulla dichiarazione presentata o sul documento che accompagna le merci.

Art. 2.

Presso i magazzini generali potranno stabilirsi appositi locali o capannoni per depositarvi momentaneamente le merci senza visita. Questi locali o capannoni dovranno esser chiusi a due chiavi, delle quali una sarà tenuta dalla dogana e l'altra dall'amministrazione dei magazzini o da un delegato della Camera di commercio.

La dichiarazione per l'ulteriore destinazione delle merci ivi depositate sarà presentata nel termine prescritto dai regolamenti.

Art. 3.

Sono permesse nei magazzini generali le seguenti operazioni:

- a) Cernere le gomme per ridurle a diverse classi;
- b) Separare dalle botti di tamarindo la parte di scarto;
- c) Mescolare insieme qualità diverse di zuccheri non raffinati;
- d) Disfare, rifare, dividere, riunire e riattare i colli;
- e) Fare assortimenti di stoffe provenienti da più colli e comporli in colli speciali.

Art. 4.

Per compiere le suddette operazioni sarà dato dalla dogana all'amministrazione dei magazzini generali o al proprietario delle merci un registro speciale a matrice e volante.

Il proprietario delle merci, prima d'intra-

prendere l'operazione, dovrà dichiararne la specie tanto nella matrice quanto nella volante del registro, indicando il giorno e l'ora in cui intende cominciarla e compierla, e dovrà consegnare la volante al capo della dogana.

Il capo della dogana, ricevuta la bolletta volante, provvederà ove il creda, affinché senza turbamento del commercio l'operazione possa essere debitamente invigilata.

Farà quindi eseguire le corrispondenti annotazioni nel registro di deposito, e depennare, ove occorra, la partita vecchia per aprirne una nuova. Però per le merci soggette a dazio secondo il peso lordo, o per quelle il cui peso netto è calcolato con detrazione della tara legale, dovrà essere mantenuta la proporzione che esisteva al momento della introduzione di esse fra il contenuto e la tara.

Art. 5.

Per le porzioni di merce risultate di nessun valore in seguito alle operazioni indicate all'art. 3. nonchè pegli involti o recipienti rimasti inservibili, potrà essere abbonato il dazio purchè le une e gli altri vengano distrutti in presenza degli agenti della dogana, che redigeranno il processo verbale relativo.

Per ogni altra operazione rimane fermo l'articolo 22 del nostro Decreto 4 maggio 1873, N. 1371.

Art. 6.

Le dispersioni avvenute durante la giacenza delle merci nei magazzini generali potranno essere abbonate dalla dogana, qualora ne sia giustificata regolarmente l'entità e la causa.

L'abbuono è annotato all'approvazione dell'intendente di finanza.

Art. 7.

Le disposizioni del presente Decreto sono applicabili anche ai depositi di merci rimesse nei magazzini appartenenti tanto ai privati che ai corpi morali, purchè trattisi di stabilimenti isolati, la chiave dei cui accessi esteriori sia tenuta dalla dogana.

Art. 8.

È prorogato a tutto settembre 1875 il termine fissato dall'art. 3 del nostro Decreto 21 feb-

braio 1875, N. 3286, per la prestazione della cauzione per le merci depositate nei magazzini che costituivano il porto-franco di Genova.

Per le suddette merci, la cauzione è ridotta a due quinti dell'importo stabilito col nostro Decreto 19 febbraio 1874, N. 1816.

Di qui risulta che il Governo ed il Parlamento sono stati sempre larghi verso il commercio; e sempre con l'intento di agevolarlo sin dove si poteva, senza danno del pubblico Erario, e senza creare ineguaglianze e privilegi per favorire i pochi a danno dei molti.

Vi sono altre riforme da fare, vi sono altre agevolazioni da accordare al commercio?

Ebbene, il Governo del Re le proponga, il Parlamento le discuterà; e se saranno giuste e vantaggiose, senza dubbio le sancirà col suo voto; ma non si parli di privilegi, non si parli di eccezioni, di favori, e per una sola classe di persone e col danno del rimanente della popolazione del Regno.

A che tendono dunque i così detti *punti-franchi* secondo il presente progetto di legge? A sopprimere la registrazione delle merci prima di entrare nei magazzini generali.

Questa è la vera parte essenziale del progetto di legge. Perché si vuol far questo? Perché il commerciante che introduce la merce senza la registrazione, pone la dogana nella condizione di non sapere nè la quantità, nè la qualità delle merci, nè il numero dei colli. Dopo che il commerciante avrà fatto le miscele, ed uguagliato le qualità superiori alle inferiori; dopo che avrà tolti dalle botti, dai barili, dalle casse gli zuccheri, il caffè e le altre spezie, e li avrà tramutati in sacchi di tela; dopo che avrà fatto tutto questo li immetterà nel consumo generale. Quale ne è il risultato? Il commerciante avrà così guadagnato non solo la differenza che passa dal dazio maggiore al minore, cioè 8 lire per quintale, ma avrà guadagnato pure il 10 al 14 per cento a titolo di calo!

Codesto commerciante privilegiato si presenta sul mercato col vantaggio di 20 a 22 lire di guadagno già intascato di fronte a tutti gli altri commercianti delle città interne; sfido io a fargli concorrenza. Non è dunque un privilegio cotesto? E se non è tale, io non so davvero quale altra cosa possa chiamarsi e definirsi privilegio!

E allora senza tante circolocuzioni, senza

inventare le barbare parole di *punti-franchi*, era meglio domandare puramente e semplicemente l'abrogazione degli articoli 36 e 46 del Regolamento doganale. Mai commercianti delle città marittime intendevano bene che una domanda simile non sarebbe stata accolta nè dal Governo, nè dal Parlamento, ed allora furono inventati i *punti-franchi*, poi, meglio corretti, *depositi-franchi*.

Ma che cosa sono questi depositi franchi? Secondo me, non sono altro che le scale-franche antiche, nè più, nè meno. Nella scala-franca si depositavano le merci estere senza registrazione, con la facoltà di riesportarle e senza pagare dazio. Nei depositi franchi s'introducono merci straniere senza la registrazione, e colla facoltà di riesportarle senza pagar dazio. Nessuno può trovare un solo divario nella sostanza della cosa; il divario è soltanto nelle parole *scala* e *deposito*.

E così dopo 17 anni di governo liberissimo ristabiliamo le scale franche dei tristi tempi assoluti!

Io non invocherò a questo proposito le opinioni e le teorie dei nostri antichi maestri in economia; non le opinioni e le teorie dei moderni scrittori, cominciando dal modesto Giuseppe Sacchi, che parlò con tanta proprietà ed acume del porto-franco di Venezia, sino all'onor. nostro collega e mio amico Fedele Lampertico, che nuovi orizzonti dischiuse alla scienza economica. Io invece mi avvarrò dell'opinione di un dotto e diligentissimo impiegato napolitano, di un uomo che alla teoria accoppiava la pratica più illuminata nelle cose finanziarie. Costo impiegato, già morto da un pezzo, era Mauro Luigi Rotondo.

Dopo gli infiniti abusi della scala franca, il Governo napolitano fu costretto di vietare il diritto di riesportazione, e poscia ad introdurre la registrazione delle merci estere.

Di qui grida e querele dei commercianti, inchieste, disamine, e scritture eccellenti pubblicate in quel tempo. Fra le altre ve ne furono parecchie del Rotondo.

Mi permetta il Senato di citare l'opinione dell'uomo pratico che studiò tutti i paesi ed occulti congegni della scala-franca.

«Allorchè si pubblicò, egli scrive, il decreto del 15 dicembre 1823, mi venne vaghezza di conoscere se veraci erano i fatti che ave-

vano quella riforma sollecitata. Cominciai quindi ad istruirmi sulla quantità delle merci straniere, che annualmente si depositavano nei magazzini di scala-franca, e di quelle che si riesportavano, e spinsi le mie ricerche sugli elementi amministrativi che facevano temere non vere, ma simulate siffatte riesportazioni. Io conservo uno stato che copiai da un rapporto ufficiale e di cui garantisco l'autenticità. Risulta dalle notate cifre che giusta il calcolo di coacervazione nel quinquennio precedente al decreto di abolizione, i dazi sulle merci depositate nei magazzini di scala-franca non oltrepassavano la somma di ducati 1,442,662; che i dazi per le merci usate a destinarsi pel consumo si approssimavano in ogni anno a ducati 1,158,186; che i dazi su quelle che si riesportavano non eccedevano i ducati 284,476.

» Dalle indagini che io praticai sull'amministrazione ebbi a riscontrare che per ogni riesportazione esisteva un processo di contrabbando, o almeno una ufficiale notizia che le merci, elasso il termine di durata nella scala-franca, si mandavano nel porto-franco di Messina o di Livorno, e colle carte di quelle dogane ritornavano di nuovo nella scala-franca di Napoli, per ricominciare un nuovo periodo di dilazione pel pagamento dei dazi. Venni in quella occasione assicurato per alcuni invecchiati nelle faccende doganali e di commercio che dalla scala-franca non mai si operavano vere e reali riesportazioni.

» A farmi chiara questa verità, mi si diceva: il porto di Napoli non poter giammai divenire *scala* o *capo* di un commercio estero, e che tutte le merci che si depositavano nella sua dogana non erano che gli avanzi degli altri porti-franchi, o quelle soltanto che prudentemente si calcolava dai negozianti di abbisognare all'ordinario consumo della Capitale. Gli uomini esperti, perciò, ed usati a formare i loro giudizi su i fatti, e non nei vortici delle illusioni, applaudivano all'accorgimento del Real Governo per aver abolita la facoltà della riesportazione, e predicevano che i magazzini di deposito non sarebbero stati da meno di quelli della scala-franca.

Quest'idea è esatta, e quindi i negozianti col loro calcolo matematico si astengono ora, e si asterranno ancora col sistema della scala-franca, e si asterranno sotto qualunque altra istituzione

franca d'importare generi che superano i bisogni biennali. Se cambiato l'uso, la merce è divenuta inutile, dove sarà che il negoziante la riesporti? Non vi rimane allora altra speranza che il contrabbando, per ritrovare nell'esenzione della tassa il compenso della merce scaduta di prezzo, perchè la moda è mutata. E sotto questo e sotto qualunque altro aspetto la scala-franca non era che un'istituzione atta a fomentare i disegni della frode, ed a soddisfare i bisogni del contrabbando.

I danni, adunque, che si sono evitati colla soppressione della scala-franca erano effettivi e reali, mentre i vantaggi che da essa si attendevano erano solo nei vasti campi delle poetiche fantasie. » (1)

Ecco, o signori Senatori, in che guisa un uomo competente della materia rivelava tutti gli inconvenienti dei depositi franchi, e faceva noto ancora il modo come le riesportazioni non erano reali, ma servivano di base al contrabbando, facilitando nello stesso tempo ogni maniera di frodi. Ma, erano forse colpe dei tempi dispotici! Presso di noi, si dice, non si sarebbero verificati quegli inconvenienti lamentati dal Rotondo, non sarebbero accaduti sotto il regime della libertà.

Vediamo. Nel 1866, con inconsueta elezione, la Camera dei Deputati elesse una Commissione straordinaria, la quale era composta dell'onor. Depretis, che ne fu il presidente, Cordova, Crispi, Casaretto, oggi Senatore qui presente, De Vincenzi, De Luca, Correnti, Lanza Giovanni, Ricci Vincenzo, Rattazzi, Minghetti, Sella, Mordini, Musolino e De Cesare. Quella Commissione aveva un mandato difficilissimo. Vi erano allora 265 milioni di disavanzo annuale, e bisognava trovare il modo come colmarlo nella massima parte. Codesta Commissione dovette perciò distillarsi il cervello per diminuire l'enorme disavanzo, e vi riuscì. E cominciò di lì la riforma della finanza italiana, e dei pubblici servizi, ed è questo il più grande elogio che io possa fare a quella Commissione ed al suo presidente, oggi Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle Finanze.

Quella Commissione, adunque, dovette studiare tutte le leggi di imposta; dovette più volte tornare all'esame delle leggi di private,

(1) Su la scala-franca e sui Lazzaratti, riflessioni di Mauro Luigi Rotondo, Napoli 1836.

dei dazi di consumo, dei dazi di confine, delle varie tariffe, e consultare infiniti documenti ufficiali, statistiche, organici, stati del personale, onde poter adempiere al suo mandato con piena cognizione di causa, anche sotto l'aspetto delle utili riforme a farsi e che furono proposte. All'uopo dovette invitare anche i più alti funzionari dei diversi rami amministrativi per sentire il loro avviso. Difatto, furono invitati tutti i Direttori generali, e tra questi più volte intervenne il Direttore generale delle Gabelle che allora era l'onor. Capellari della Colomba, uomo che si intendeva assai della materia. I dazi di confine allora non fruttavano più di 63 milioni. La Commissione voleva assolutamente che questi dazii dessero maggiori entrate; ma le opinioni erano discordi: chi inchinava ad aumentare le tariffe, chi invece voleva trovar modo come far fruttare i dazi esistenti.

Da che dunque proviene, si diceva al Capellari della Colomba, codesta deficienza di entrate nei dazi di confine? Il Capellari della Colomba rispondeva: accagionatene il contrabbando, e il contrabbando non potrà scemare sino a che non sia cessato il porto-franco di Genova e le franchigie doganali di Ancona, Livorno, Messina e Sinigaglia.

A provare il suo assunto presentò uno stato indicativo delle merci cadute in contrabbando durante il 1864, e dimostrò che per tre soli articoli, caffè, zucchero e tabacco, lo Stato perdeva circa quattro milioni di dazio all'anno. Era codesta la merce in contrabbando che cadeva nelle mani dei doganieri; però secondo le presunzioni ammesse dai pratici delle cose doganali, quello era appena il decimo di tutto il contrabbando.

Io non faccio a questa dichiarazione dell'antico Direttore delle gabelle, autorità competentissima, alcun commento. Per la qual cosa quella Commissione composta de' principali uomini della Camera de' Deputati stati più volte al Governo della cosa pubblica, non trovò altra via per riescire nel suo intento che di aggravare le disposizioni penali contro il contrabbando.

Allora l'onorevole mio amico Correnti, relatore della Commissione, scriveva queste parole: « *Secondando gli inviti della pubblica opinione, la quale muove giustamente alle querele per la*

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 LUGLIO 1876

estensione sempre crescente che piglia il contrabbando, si divisarono nuove provvisori repressive e tutelari. »

Ora, non si dica che in Italia non si faccia il contrabbando; non si dica che il contrabbando si faccia sulle coste deserte, ove, per vero dire, secondo gli intelligenti delle cose marittime, è difficilissimo l'approdare, ed anche avvicinarsi alla spiaggia, senza gravi pericoli, soprattutto per i vapori, per i bastimenti mercantili, ed anche per le grosse barche.

In ultimo ricorderò un fatto che accadde nel 1867 in Ancona, un fatto che ha la sua importanza speciale relativamente alla materia che è in discussione.

Nel 1867 entrarono nel deposito franco di Ancona 84,000 balle di pepe, se ne sdaziarono a varie riprese 4,000, ed 80,000 disparvero.

Io non posso e non voglio indagare come ciò sia accaduto. Per fermo le 80,000 balle di pepe non si volatilizzarono nell'infinito aere dei cieli, come direbbe il nostro collega poeta Prati.

Ma sono consenzienti i doganieri, si dice; sono le guardie doganali che si corrompono. Ed io rispondo: perchè ciò non accade oggi; perchè oggi non si fanno così grossi contrabbandi, mentre accadevano così facilmente quando c'erano i porti franchi, le città franche, le franchigie doganali?

Ora, di questi esempi al presente, la Direzione delle Dogane crede che non se ne abbia.

Ma prescindendo da ogni altra considerazione, codesto malaugurato progetto dei depositi franchi così come è concepito, diventerà, ne sono convinto, una cosa esiziale per l'industria italiana.

Io intendo che Cosimo de' Medici dica: io voglio che Livorno diventi una grande e ricca città, concedo per questo il privilegio del porto franco alla città di Livorno, mentre tutto il rimanente dello Stato continuerà a vivere sotto il sistema proibitivo o protettore. Io capisco Carlo II quando dice: io voglio che tra gli altri privilegi la città di Messina abbia quello di un porto-franco. Io intendo Pio VI quando proclama di concedere alle città di Civitavecchia ed Ancona un porto-franco. Io intendo pure una legge che accordi a Genova un porto-franco; ma non intendo il progetto che discutiamo.

I privilegi circoscritti in una sola città non rovesciano la legislazione doganale di tutto lo Stato, come fa il presente progetto di legge.

Se l'onorevole Ministro delle Finanze con la sua penetrazione si fermerà un tantino ad esaminarlo, scevro di qualunque preoccupazione, vedrà di leggieri che questo progetto di legge cancella tutta la legislazione doganale di 17 anni del Regno d'Italia. E ciò è ancor poco. Questo progetto di legge piglia la protezione a rovescio. Io capisco la protezione per le industrie del paese, ma non ho capito mai la protezione delle merci straniere a danno delle nazionali.

Cosa accadrebbe se codesto progetto dovesse commutarsi in legge? Ecco quello che accadrebbe: il commerciante straniero fisserebbe il suo domicilio e il suo magazzino nel porto-franco di Livorno, di Venezia, di Ancona, di Genova, di Messina o di Napoli, città marittime a cui si accorderebbero i depositi franchi; il commerciante straniero partecipando a tutti i benefici derivanti dal presente progetto di legge, e da me indicati, farà di certo una lotta formidabile alle industrie interne del paese, le quali non potranno reggere alla spietata concorrenza.

Allora i commercianti nazionali dell'interno diranno: dateci eguaglianza di trattamento, metteteci nelle stesse condizioni della industria straniera; e gli imbarazzi del Governo si accresceranno a dismisura. Cosa farà allora il Governo?

Una delle due: o le domande saranno numerosissime, e poiché vedrà traballare le entrate doganali, ci si opporrà, e quelli avranno ragione di dire: ma noi siamo sotto l'impero di uno Statuto che ha proclamato l'eguaglianza di tutti i cittadini innanzi alla legge, e intanto siamo trattati da meno non solo di taluni nostri concittadini, ma sinanco dello straniero! Voi Governo non ci potete negare quello che avete accordato allo straniero; diversamente la vostra concessione sarà un privilegio odiosissimo.

Senatore CONFORTI. Permetta però.....

Senatore DE CESARE. Se l'onorevole mio amico Conforti si farà intendere gli darò subito la risposta.

Svolto da tutti i lati questo progetto rivela che l'autore di esso non seppe essere neanche un infelice protezionista!

Senatore CONFORTI. È stata la Camera.

Senatore DE CESARE. Il progetto è d' iniziativa privata: che sia stato approvato dalla Camera non vuol dir nulla, il concetto del progetto è rimasto quale fu pensato dal suo primo autore ed è sempre un progetto, e non una legge già votata.

Senatore CONFORTI. Ha ricevuto il battesimo dalla Camera. (*Rumori*).

Senatore DE CESARE. Quando questo progetto dei depositi-franchi sarà convertito in legge dello Stato, io dubito forte, signori Senatori, che i dazi di confine diano i 106 milioni iscritti nel bilancio delle entrate del 1877.

Io dubito che i dazi interni di consumo diano più i 69 milioni sperati; io dubito che le private fruttino i 167 milioni segnati in bilancio. E Dio sa, cosa ci è voluto per portare coteste entrate da 232 milioni quanto erano nel 1866 a 342 quante sono oggi.

Il progetto dei depositi-franchi adunque, esaminato sotto l'aspetto della nostra legislazione doganale è un contro senso; esaminato sotto l'aspetto finanziario è un pericolo; esaminato sotto l'aspetto amministrativo costituirà l'amministrazione dello Stato in un'agitazione perenne. Che il Ministero voglia tollerare in pace le querele, le istanze, i piati di numerosa gente, faccia pure; quello di cui io mi preoccupo e credo che debba preoccuparsene il Senato è questo: noi non abbiamo più beni demaniali da vendere, non più assi ecclesiastici da convertire, non più risorse straordinarie da usufruttuare; abbiamo invece un miliardo di carta in circolazione e parecchi debiti redimibili a pagare.

Se il pareggio è fatto nella competenza annuale, non così sotto il vero aspetto finanziario.

L'onor. Ministro delle Finanze deve quindi pensare seriamente a questo, e pare che ci abbia pensato quando ha fatto il suo programma, perchè egli proclamò che le entrate non saranno diminuite di una sola lira. Io credo invece che con questo progetto verranno di molto diminuite; quindi ad evitare siffatto pericolo, stimo che il Senato farà una buona azione nel respingerlo addirittura.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onor. Astengo.

Senatore ASTENGO. Signori Senatori! Era mio fermo intendimento di non prendere la parola sopra questo progetto di legge e di limitarmi a

dare il mio voto. Ma dopo di aver letto la Relazione dell'Ufficio Centrale e le petizioni che sono state presentate nell'uno e nell'altro senso, io non potei resistere alla tentazione di farmi iscrivere fra gli oratori.

Io non intendo di fare un discorso scientifico o teorico, perchè soprattutto in questa materia so di essere incompetente; e mi limiterò a dimostrare che colla sola guida del buon senso, colla sola guida di fatti certi, innegabili, mi pare non sia difficile formarsi un convincimento sulla bontà del progetto di legge.

Incomincerò dall'ordine del giorno propostoci dall'Ufficio Centrale.

L'Ufficio Centrale propone il seguente ordine del giorno:

« Il Senato convinto che lo schema di legge di iniziativa parlamentare comunicato ad esso nella tornata del 6 scorso mese col N. 26; modificandolo radicalmente il sistema doganale attualmente in vigore, può portare pregiudizio alle finanze dello Stato, respinge il progetto medesimo ed invita contemporaneamente il signor Ministro delle Finanze a voler presentare al Parlamento un progetto di legge che informandosi alle proposte contenute nella presente Relazione, entro i limiti dal signor Ministro stesso stimati opportuni, valga a migliorare le condizioni del commercio Nazionale. »

Vede dunque il Senato che l'Ufficio Centrale riconosce il bisogno di migliorare le condizioni del commercio nazionale; ma propone di respingere il progetto provocando invece altri miglioramenti. E per quali ragioni propone di respingere questo progetto? Perchè il medesimo modifica radicalmente il sistema nostro doganale, e perchè può produrre pregiudizio alle finanze dello Stato.

Io non posso assentire alla proposizione dell'Ufficio Centrale che questo progetto modifichi radicalmente il sistema doganale attualmente in vigore, e tanto meno potrei assentire alla proposta più avanzata che abbiamo udita dall'onor. De Cesare, che il progetto distrugge addirittura tutta la nostra legislazione doganale. Infatti, signori Senatori, la legge che regola attualmente il nostro sistema doganale, come ben sapete, è il regolamento dell'11 settembre 1862, invocato dallo stesso onorevole De Cesare, il quale ha ottenuto forza legislativa colla legge del 21 settembre 1862.

Quel regolamento organico è tuttora in vigore e vi leggo all'articolo 1: « sono considerate fuori della linea doganale, le città franche, il porto-franco di Genova e gli altri che si potessero istituire. »

Leggo poi all'art. 93 dello stesso regolamento « col 1 gennaio 1866 cesseranno di essere città franche, Ancona, Livorno, Messina. Sarà ivi permessa l'istituzione di un porto-franco a somiglianza di quello di Genova. »

Ora, o Signori, quando il nostro Regolamento doganale ora vigente contiene quelle due disposizioni, la proposizione che il presente schema di legge distrugge la nostra legislazione doganale, o che esso la modifica radicalmente, mi pare un vero paradosso!

Quindi non comprendo come l'Ufficio Centrale alla pagina seconda della sua Relazione abbia trovato degne di censura le parole dette di recente dall'onorevole Ministro delle Finanze che, cioè, *gli articoli 1 e 93 del nostro Regolamento doganale* (che sono quelli sopra letti) *contemplano chiaramente ed espressamente i depositi franchi, e che con questa legge non facciamo che applicare una disposizione che ha già la sua radice nella nostra legislazione finanziaria.*

Il presente schema di legge adunque, non solo non è una distruzione o una modificazione radicale del nostro sistema doganale, ma vi è perfettamente conforme. Esso non distrugge nemmeno, nè modifica la legge sull'istituzione dei magazzini generali, i quali sono una istituzione diversa da quella dei depositi franchi. Inutile quindi occuparci del paragone che faceva l'onorevole Senatore De Cesare tra l'ordinamento dei nostri magazzini generali, e quello dei magazzini generali esteri. Stia pure che i nostri magazzini generali siano regolati tanto bene quanto lo sono quelli esteri; ma, o Signori, il presente progetto di legge abroga forse, o modifica, od altera in qualche parte il regolamento dei nostri magazzini generali?

Impedisce forse questo progetto di legge quelle riforme al detto regolamento e quelle maggiori facilitazioni, che l'onorevole Senatore De Cesare faceva voti si introducessero? No, o Signori, anzi io credo, e mi dispiace che coloro i quali preferiscono ai depositi franchi i magazzini generali non lo comprendano, che

il presente schema di legge favorisce indirettamente i magazzini generali.

Io credo infatti che, adottando questo progetto di legge, si apre la via per ottenere altre facilitazioni ai magazzini generali. Certo non si potrà mai ottenere che diventino depositi franchi, perchè non si potrà mai far sì che dall'interno dello Stato siano trasportati ai suoi confini, ma si potranno ottenere tutte quelle facilitazioni che siano compatibili col fatto che i magazzini generali si trovano dentro la linea doganale, mentre i depositi franchi saranno fuori di questa linea.

L'attuale progetto di legge non fa altro che autorizzare il Governo (lasciando intatta la nostra legislazione doganale, lasciando pure intatti gli attuali ordinamenti dei magazzini generali) autorizzarlo, dico, a permettere l'istituzione de' nuovi depositi chiamati *franchi* perchè considerati come fuori della linea doganale. Quindi i nuovi depositi godranno di quelle maggiori agevolanze per il commercio, che non si possono trovare nei magazzini generali.

Certo che con questo progetto si modificano, si mutano delle disposizioni legislative, cioè le disposizioni legislative speciali al porto franco di Genova le quali sono state promulgate negli anni 1865-1867-1870 e 1872, disposizioni che sono state rammentate nella Relazione dell'Ufficio Centrale. Ma, Signori, siamo in Parlamento, siamo legislatori, è quando ci si presenta un progetto di legge, non bisogna andare a vedere se vi siano altre leggi precedenti che abbiano provveduto diversamente su quella data materia; bisogna invece esaminare se il progetto sia buono, sia utile, sia conveniente, e, quando sia tale, non bisogna negarne l'approvazione.

Ora, se questo progetto è limitato ad autorizzare l'istituzione dei depositi franchi che saranno fuori della linea doganale, a qual pro l'onorevole De Cesare ci ha parlato delle Città franche, quali erano quelle di Livorno, Ancona, Messina, Civitavecchia, le cui franchigie ora abolite non avevano che fare con quelle del porto franco di Genova? A che pro ci ha parlato delle scale franche che producevano favori, privilegi per gli abitanti di alcune città a danno di quelli delle altre? Noi non siamo in quel tema....

Senatore DE CESARE. Domando la parola.

Senatore ASTENGO. Noi siamo nel tema dei depositi franchi, pei quali nessuno può andare esente dai dazi.

Le disposizioni speciali al porto-franco di Genova, che si tratta di mutare con questo progetto di legge, non hanno potuto avere fin qui la loro applicazione, salvo che in una parte, nella cessazione cioè della franchigia doganale. Ma questa cessazione era unita ad una disposizione che ordinava la conversione del porto-franco di Genova in magazzino generale. Questa disposizione non potè avere effetto, non potè nemmeno avere un principio di esecuzione.

Su questo punto debbo osservare che forse l'Ufficio Centrale è incorso in un equivoco, imperocchè, invocando la convenzione tra il Governo ed il municipio di Genova, del 22 novembre 1867, approvata con legge 28 dicembre di quell'anno, ha supposto che riguardasse l'esecuzione di quella disposizione che ordinava la conversione del porto-franco di Genova, in magazzino generale, mentre non vi ha alcun rapporto.

La convenzione 22 novembre 1867, di cui parla la Relazione alla fine della pagina terza, dicendo che *la conversione del porto-franco di Genova in magazzino generale fu operata mediante la medesima*, ebbe invece per oggetto la costruzione di pianta di nuovi magazzini generali in località affatto diversa da quella del porto-franco, e di questo non si parla affatto nella convenzione.

Il porto-franco di Genova era ed è tuttora composto di 355 magazzini appartenenti a privati, e non è ivi importante che si potessero costruire dei nuovi magazzini generali. Di quella convenzione ne ho qui la copia; ed ivi sta scritto che il Governo ha concesso al municipio di Genova, e questo si è obbligato di eseguire la costruzione di nuovi magazzini generali sulle calate al seno di Santa Libania, che è una località affatto diversa da quella del porto-franco.

Questi nuovi magazzini sono stati costrutti, e sono in esercizio, come tutti sanno.

Una prova autentica di quanto asserisco si ha nel Decreto Reale del 21 febbraio 1875 che è sfuggito alle diligenti ricerche dell'on. Relatore dell'Ufficio Centrale.

Difatti questo Decreto incomincia così:

« Veduto l'art. 6 dell'allegato E alla legge 19 aprile 1872 n. 759. (serie 2) dal quale è

stabilito che il porto franco di Genova debba essere convertito in magazzino generale entro tre anni dalla promulgazione della legge stessa e quindi non più tardi del giorno 19 aprile 1875;

« Veduto l'art. 7 della legge citata e ritenuto che nè il Municipio nè la Camera di Commercio di Genova vollero assumere la esecuzione dei lavori occorrenti per la conversione di cui si tratta, e che restò senza alcun effetto l'invito per tale scopo pubblicato con manifesto della Intendenza di Finanza del 16 aprile 1874;

« Ritenuto quindi che, a senso dell'art. 8 della legge medesima, alle merci esistenti nei magazzini del porto franco al 19 aprile 1875 dovranno applicarsi le disposizioni degli articoli 35 e 42 del Regolamento doganale 11 settembre 1862;

« Abbiamo decretato e decretiamo ecc. »

Ora dunque, tutta la questione si restringe a vedere se sia utile, se sia opportuno, se possa arrecare il danno tanto temuto alla Finanza l'istituzione dei depositi franchi nelle località marittime, le quali possono essere in condizioni di potere profittare di codesta istituzione.

Sebbene lo schema di legge non sia speciale per Genova, abbiamo udito parlare sempre di Genova e del porto franco di Genova, nelle discussioni e nella Relazione sia in questo che nell'altro ramo del Parlamento; ed era ciò naturale imperocchè solo in Genova, solo nel porto franco di Genova si trova il tipo genuino dei magazzini franchi che si vogliono istituire; solo in Genova e non fuori di Genova si può avere l'ammaestramento della esperienza per la buona o cattiva riuscita di questo Stabilimento e per gli effetti che ne possano derivare.

Quindi dobbiamo fare tesoro di quanto è avvenuto-riguardo al porto-franco di Genova, e affatto fuori di luogo l'onorevole De Cesare ci additava tutto ciò che si riferisce alle città franche; fuori di luogo ci parlava di grandi contrabbandi che si sono verificati per le franchigie di quelle città. Egli ha confuso il porto-franco di Genova colle città franche, e così ha attribuito a quello tutto quel male che si è attribuito a queste.

Per poter giudicare della bontà e dei difetti

del progetto di legge che esaminiamo, non dobbiamo mai perdere di vista le sue disposizioni che, dico francamente, se hanno un difetto, hanno quello di provvedere eccessivamente alle esigenze delle finanze, accordando per questo fine al potere esecutivo facoltà esagerate delle quali potrebbe abusare a danno del commercio.

Il progetto, all'articolo primo, autorizza il Governo del Re a concedere a corpi morali o a privati l'istituzione di depositi franchi *nelle principali città marittime del Regno*. Qui sorge l'onorevole De Cesare e grida al privilegio. Come, egli dice, siamo noi ancora ai tempi dei privilegi? Ma buon Dio! mi pare che coloro che hanno presentato delle petizioni in favore di questo progetto di legge, abbiano già risposto vittoriosamente a queste censure.

Volete lottare contro la natura? Pretendereste che tutte le nostre città fossero sul mare e avessero tutte un porto? Che tutti i nostri porti avessero la stessa capacità, gli stessi vantaggi, la medesima sicurezza?

Non parliamo di privilegio; esaminiamo invece con migliore opportunità e profitto se sia utile.

Si potrebbe parlare di un privilegio, se il progetto concedesse solamente alla tale o tale altra città marittima lo stabilimento dei depositi franchi, non già quando se ne autorizza la concessione alle diverse città marittime che siano in grado di fruirne utilmente; e non possono essere in tale condizione fuorchè le città marittime principali.

Soggiunge l'articolo primo del progetto: *Tale concessione non potrà ottenersi, quando i locali, che si intendono destinare a deposito franco, non presentino sufficienti garanzie contro ogni possibile frode.*

È possibile o no avere dei locali che presentino tale garanzia? Se non fosse possibile, il progetto, ancorchè convertito in legge, resterebbe lettera morta. Se è possibile, acchè gridar tanto contro i depositi franchi, perchè causa di un dannoso contrabbando?

Ma procediamo oltre. L'articolo 2. dispone che « mediante regolamento da approvarsi per Decreto Reale, sentito il Consiglio di Stato, e le rispettive Camere di commercio, saranno stabilite le norme di vigilanza per l'introduzione nei depositi franchi ed estrazioni delle

merci. » Dunque non è disarmata interamente la finanza. Non vi sono, è vero, tutte le formalità doganali ordinarie, come nei magazzini perchè queste si trovano entro la linea doganale, ma vi sono dei mezzi di sorveglianza come erano nei regolamenti del porto-franco di Genova.

Ma ciò non basta ancora, e quello che succede è importantissimo. Si soggiunge infatti che « nel Regolamento saranno indicate le merci escluse dai depositi franchi » e vedrà il Senato tutta l'importanza di questa disposizione, tenendo conto di quelle che si trovano nei regolamenti antichi relativi al porto-franco di Genova. Nè ciò è ancora tutto, poichè nell'articolo 3 del progetto, si dice: « qualora in un deposito franco siansi constatati inconvenienti gravi o frodi, sarà in facoltà del Governo di stabilire con Reale Decreto quelle maggiori discipline e cautele, sia temporarie o permanenti, che saranno necessarie a tutelare gl'interessi dell'Erario. »

In questa disposizione si ha un altro mezzo efficacissimo per tutelare le finanze, perchè si interessa tutto il commercio onesto a far sì che non succedano frodi o a svelarle e farle reprimere, poichè il commercio onesto ha tutto l'interesse che non si stabiliscano nuove e maggiori cautele che in caso diverso sarebbero a carico di tutto il commercio.

Quale è il motivo del nostro disaccordo? Quale il pomo della discordia tra i fautori e gli oppositori di questo schema di legge? Già l'ha detto l'onorevole De Cesare: è il temuto contrabbando; è dal timore del contrabbando che sono nate le avversioni ai depositi franchi, poichè questi, si crede, sarebbero causa di contrabbando.

Perciò, se noi escludiamo questa grand'arma dell'opposizione, l'opposizione stessa viene a mancare di base. Al contrabbando poi si attribuisce e si può attribuire soltanto il danno temuto per l'industria nazionale, poichè non si può riguardare come danno quella legittima concorrenza che viene dal principio del libero scambio.

Il contrabbando! ecco adunque il solo argomento serio sul quale dobbiamo fermarci. Noi parliamo della manipolazione, miscela o condizionamento delle merci, perchè questo appartiene al legittimo esercizio dell'industria e del commercio, e non fa frode ad alcuno. Queste operazioni si possono fare legittimamente al-

l'estero e in alto mare sui bastimenti, e non possono diventare illegittime ed immorali per essere fatte nei depositi franchi. Permettendole in questi depositi, si facilita, si agevola il commercio marittimo; si aumenta il numero dei bastimenti che approdano ai nostri porti, e quindi la quantità delle merci messe a disposizione dei consumatori nazionali.

Sul gravissimo argomento del contrabbando, mi ha fatto una penosa impressione la Relazione del nostro Ufficio Centrale. Difatti vi si leggono alla pagina 6 le seguenti parole:

« Risulta abbastanza chiaro dal complesso delle manifestazioni in vario senso sopra riferite, che intorno la opportunità della istituzione di depositi franchi esistono tre correnti diverse di opinione, secondo che essa è giudicata dai rappresentanti del commercio di città marittime, da quelli di città nell'interno, e dai rappresentanti dell'industria. Gli ultimi vedono in quella istituzione un mezzo di contrabbando, ed a dir vero non potrebbe neppure concepirsi la loro energica opposizione, se questo loro convincimento non fosse corroborato dai fatti da essi conosciuti. »

Si crede adunque a questa grave imputazione solo perchè lo dicono coloro che hanno firmate le petizioni; perchè così dicono genericamente, devono conoscere i fatti speciali che non dicono.

Signori Senatori; io vi domando se con questo ragionamento non si può dire provata qualunque cosa a carico di chiunque.

« Ma questi fatti (prosegue la Relazione dell'Ufficio Centrale) sono con pari energia negati dai primi » (cioè dai rappresentanti del commercio di città marittime).

Ora, siccome è indubitabile che il contrabbando è il peggiore nemico del commercio onesto; siccome è indubitabile che i primi ad essere danneggiati dai contrabbandi dei depositi franchisarebbero i commercianti onesti delle città marittime nelle quali si trovino quei depositi, i commercianti cioè che non fanno il contrabbando, se tutti i rappresentanti del commercio delle città marittime asseriscono energicamente che non ci è contrabbando, e se invece si crede che quel contrabbando ci sia, si dovrebbe dedurne che quei commercianti sono tutti contrabbandieri: questa sarebbe la conseguenza logica di quel ragionamento.

Ma non basta: « Questi fatti (dice la Relazione) sono con pari energia negati dai primi, mentre l'Amministrazione delle gabelle, dichiarando che senza la registrazione delle mercanzie non si faceva garante del servizio daziario, ammetteva implicitamente l'esistenza dei fatti stessi. » Fatti, cioè, che non si conoscono; che gli stessi petenti non dichiarano, ma si suppone che si conoscano solo perchè fanno opposizione alle istituzioni dei depositi franchi, dicendoli gratuitamente e vagamente un mezzo di contrabbando!

« L'onorevole Ministro delle Finanze (continua la Relazione), interpellato su questo proposito dal vostro Ufficio Centrale, esternò una opinione apparentemente contraria, appoggiandola da un lato all'efficacia dei mezzi posti a disposizione del Governo dall'articolo 3 del progetto di legge, per tutelare gl'interessi dell'erario, e dall'altro alla facoltà che l'articolo 1 del progetto stesso dà al Governo di limitare quanto più sia possibile, il numero delle città marittime alle quali sarà accordato un deposito franco. »

« In conclusione, l'onor. Ministro delle Finanze, è convinto al pari del suo Direttore generale delle gabelle, degli industriali italiani e della maggioranza del nostro Ufficio Centrale, che esiste una forma speciale di contrabbando, conaturata al regime dei depositi franchi, ma crede che nella legge di loro istituzione siano sancite sanzioni sufficienti a tutelare l'interesse delle finanze nel PERICOLOSO ESPERIMENTO. »

Io lascio che a questo risponda l'on. Ministro delle Finanze, e mi limito a prendere atto della dichiarazione fatta dall'on. Senatore Spinola, membro dell'Ufficio Centrale, il quale ha detto che l'on. Ministro delle Finanze, chiamato nel seno dell'Ufficio medesimo, dichiarò che il governo non aveva mai avute le prove di questo contrabbando che si dice conaturato nell'istituzione dei depositi franchi.

Confesso che dopo aver letta quella Relazione, io mi sono rivolto a degli alti funzionari del ramo gabelle per conoscere cosa vi fosse di vero in questo speciale contrabbando; ma dessi hanno dovuto rispondermi che ad onta di tutta la più rigorosa e costante vigilanza sul porto franco di Genova, l'amministrazione delle gabelle non era mai riuscita ad avere la prova

di questo allegato contrabbando speciale al detto stabilimento.

E sapete cosa dicono a questo riguardo gli industriali che hanno sottoscritto le petizioni di opposizione allo schema di legge?

Ve lo dirò, leggendo il modulo stampato ed uniforme del maggior numero di quelle petizioni: « Per noi industriali che trattiamo là questione dal punto di vista economico, scevro da ogni ostilità politica o da considerazioni partigiane, i depositi franchi altro non significano che: *« libertà del contrabbando; fiera franca in tutta Italia delle merci estere; rovina delle industrie nazionali, le quali, mercè l'abolizione dei privilegi si vanno piantando e sviluppando; consacrazione d'ineguaglianza fra' cittadini; diminuzione degli introiti doganali; maggiori spese di controllo governativo; sempre crescente malcontento generale; insomma, liquidazione dell'Italia economica! »*

Ecco i peccati che aveva il povero porto-franco di Genova, il quale ha vissuto fino al 1. maggio 1875. Se infatti queste pecche dovranno averle i depositi franchi, doveva naturalmente averle anche il porto-franco di Genova, che, come già dissi, è il tipo vero e preciso dei depositi franchi che si vogliono istituire.

Ma, o Signori, altri industriali dotati di maggiore buon senso hanno meglio compreso quali saranno gli effetti veri di questa nuova istituzione. Ne hanno dato una prova luminosa gli industriali di Venezia con una petizione favorevole al progetto, della quale ho ricevuto ieri un esemplare, unitamente alla *Gazzetta Ufficiale*, e che perciò avrete ricevuto anche voi, onorevoli Colleghi.

Cosa dicono in questa petizione gli industriali di Venezia?

« Visto come qualche gruppo industriale di altre provincie si è diretto al Senato per protestare a nome degli interessi minacciati dalle industrie contro la disposizione legislativa recentemente votata, i sottoscritti industriali della Venezia non possono perdurare nel silenzio, non fosse altro per la tema di passare per annuenti alle idee manifestate dai loro confratelli di qualche altra provincia. E quantunque la forma adoperata in questi giorni nel combattere i punti franchi tolga valore ed importanza alle idee opposte, credono tuttavia loro dovere di dichiararsi completamente dissenzienti da

esse e del tutto contrari alle conclusioni che ne furono tratte.

» Come si può difatti asserire che i punti franchi siano *fiera franca per l'Italia di merci estere, rovina dell'industria, consacrazione di ineguaglianza cittadina, causa di crescente malcontento, di diminuzione di redditi, questione di vita o di morte, e, in ultimo, liquidazione dell'Italia economica?*

» Bisogna non conoscere la istituzione per proclamarla causa di tanta jattura. Il punto-franco di Genova ha esistito fino ad un anno fa, ebbene esso fu causa che non pullulasse e non si sviluppasse il germe industriale italiano, prima nelle antiche provincie del Piemonte, nella Liguria, e gradualmente poi nella Lombardia, nel Mezzogiorno, nel Veneto, ed in altre parti d'Italia? Se il punto-franco di Genova avesse operato nel senso temuto, le industrie non sarebbero state intraprese, o se intraprese, invece di moltiplicarsi avrebbero dovuto in breve tempo soccombere.

« Per asserire che dai punti franchi può venire la *fiera-franca* di merci estere per tutta Italia, bisogna ammettere che dogane, impiegati, guardie siano cosa morta, ed in questo caso la *fiera-franca* in Italia la si avrebbe in permanenza, anche senza i punti franchi, colle illecite connivenze e cogli sbocchi sulle coste ben più difficili a guardarsi che qualche circuito chiuso, ristretto a poche migliaia di metri.

» La ineguaglianza fra cittadini che si vuole anche far derivare dalla concessione non ha appoggio.

» I centri marittimi domandano i punti franchi per esercitare più agevolmente ed in più larga scala il loro commercio sia coll'interno che coll'estero, utilizzando i loro porti al più possibile ed attirandovi traffici che altrimenti svierebbero all'estero.

» Come si può accusare di pretesa a privilegio questo legittimo aspiro di benessere marittimo che giova poi in mille modi a tanti altri interessi della Nazione? »

Ma lasciando, o Signori, da parte le asserzioni degli oppositori e le denegazioni degli altri, occupiamoci un po' dei fatti certi, autentici, indiscutibili.

L'Ufficio Centrale ha messo in bella mostra le disposizioni del regolamento del porto-franco di Genova del 1763, osservando che Genova

aveva dimenticate le disposizioni dei Protettori delle compere di S. Giorgio che pure tanta influenza ebbero sullo sviluppo del suo commercio nel secolo scorso. Ho messo in bella mostra quelle disposizioni perchè contenevano l'obbligo della registrazione e del caricamento delle merci al loro ingresso in porto-franco, quella registrazione e quel caricamento contro cui tanto oggi reclama il commercio di Genova, per avere goduto per oltre 40 anni i benefici della libertà quasi assoluta, concessa al porto-franco dal Biglietto di Re Carlo Alberto del 30 settembre 1831.

Ma, o Signori, non bisogna soltanto citare il fatto che il regolamento del 1873 portasse l'obbligo della registrazione, e che tale obbligo abbia continuato sino al 1831. Bisogna anche tener conto dei diversi provvedimenti legislativi che sono venuti posteriormente a quel regolamento, e soprattutto dei motivi per i quali l'obbligo della registrazione fu dapprima ristretto e poi soppresso.

Col lume di questi motivi e di questi provvedimenti, l'argomento dell'Ufficio Centrale, invece di volgersi contro i sostenitori dei depositi franchi, si volge a loro favore. Difatti, signori Senatori, mentre è vero che il Regolamento del 1763 fu fatto in un tempo in cui il commercio non aveva quello sviluppo e quella speditezza che poi ebbe dal vapore di terra e di mare, dai telegrafi e dalle strade ferrate; in un tempo in cui si poteva senza grandi inconvenienti praticare l'obbligo della registrazione delle merci, soprattutto in un porto-franco di una città che si governava sovraneamente da sé, in un porto-franco che aveva per governatore un patrizio locale il quale sapeva discernere i negozianti onesti dai frodatori, nè mai faceva pesare il rigore delle disposizioni regolamentari sopra gli onesti; è ugualmente vero che quell'obbligo fu in appresso trovato in disaccordo coi bisogni del commercio, e lo ha riconosciuto non soltanto nel 1831 l'accennato provvedimento del Re Carlo Alberto, ma anche prima un Manifesto camerale del 1° ottobre 1825.

Nel 1825, o Signori, nel Regno di Sardegna non sventolava ancora la bandiera del libero scambio, ma quella del protezionismo, nè certo a Torino si era troppo disposti a favorire gl'interessi marittimi del commercio di Genova a danno del commercio interno, e dell'industria

nazionale, o della pubblica finanza. Eppure, i bisogni del commercio, e lo stesso interesse della finanza, hanno parlato abbastanza eloquentemente al Monarca d'allora, il quale trasmise le sue benefiche disposizioni alla Camera dei conti, la quale, come ognuno sa, era in quei tempi l'organo col quale si manifestava e si mandava ad effetto la volontà sovrana in materia di tributi, e la Camera dei conti emanava in data 1 ottobre 1825 il seguente Manifesto:

« Informata Sua Maestà che la rigorosa esecuzione per il porto-franco di Genova *più non sarebbe attualmente in ogni sua parte conciliabile colle variazioni alle quali in generale è andato soggetto il commercio*, e sempre disposta ad agevolare le operazioni del traffico dei suoi sudditi, compatibilmente colla protezione che accordar deve all'agricoltura e all'industria di questi Regii Stati, non che ai riguardi dovuti all'interesse del Regio Erario, si è determinata di sottoporre lo stesso regolamento e quelle modificazioni che ravviserebbe le più convenienti, *ed intanto* (si cominciava dalla riforma più urgente ed importante) la prefata Sua Maestà con Suo Reale Biglietto datato dal castello di Agliè in data del 30 settembre scorso ha ordinato quanto segue:

Art. 1.

» Le sole merci descritte nel presente articolo saranno per l'avvenire soggette nel modo determinato dagli articoli seguenti alle discipline stabilite dal regolamento per il porto-franco di Genova del 1763.»

E sapete, o Signori, quali e quante erano le merci che si mantenevano soggette alle discipline del regolamento e così all'obbligo della registrazione?

Non erano che i tessuti, escluse le tele per imballaggio, le bonnetterie e passamanterie, i cottoni filati, le mercerie e chincaglierie, i pizzi, gli oggetti di moda, i libri, stampati e carte stampate con immagini, figure od ornati, le mostre di orologi, e i lavori d'oro e d'argento. Escluse queste, tutte le altre merci furono nel 1825 emancipate dalle formalità della registrazione.

Passarono sei anni: forse che l'esperienza di questo tempo ha consigliato quel Governo a ritornare indietro e ripristinare le formalità della registrazione che oggi giorno si vorrebbe

ripristinata dagli avversari dello schema di legge sui depositi franchi?

Carlo Alberto, il datore dello Statuto, il quale inaugurò il suo Regno con opportune riforme liberali, nel 31 ottobre 1831 faceva un passo più innanzi, e un manifesto camerale del 31 ottobre 1831 pubblicava una nuova importantissima riforma al regolamento del porto-franco di Genova.

« La prosperità del commercio, così quel Manifesto, interessando in modo speciale la sollecitudine Sovrana, Sua Maestà si è di buon grado disposta di concedere alcune nuove facilitazioni rispetto alle merci che si introducono nel porto-franco di Genova, onde agevolare le relative operazioni. Quindi ecc.

» Art. 1. L'obbligo di far registrare nell'ufficio dei commissari al deposito tutte le merci che si introducono nel porto-franco di Genova onde tener conto aperto ai rispettivi negozianti cui appartengono, è abolito.

» Sarà quindi libero ed esente da qualunque disciplina e formalità daziaria il movimento delle merci nell'interno di detto porto-franco. » (E correva, o Signori, l'anno 1831!)

Nell'articolo 2 furono solo eccettuate da questo svincolo il tabacco del Brasile in corda, i libri, le mostre di orologio e i lavori d'oro e d'argento.

Queste disposizioni del 1831 sono rimaste in vigore fino al 1863.

Nell'11 settembre 1862 si è fatto il regolamento doganale del Regno d'Italia, e voi avete inteso come al tempo di questo regolamento non solo non si fosse sentito il bisogno di assoggettare alle discipline doganali il porto-franco di Genova, ma mentre si sopprimevano le franchigie di alcune città, si prescriveva che in queste fosse permesso istituire dei porti-franchi a somiglianza di quello di Genova.

Se il porto-franco di Genova era il tipo adottato per gli altri dal Governo italiano nel 1862, vuol dire che il lungo suo esercizio non aveva dato prove di danno alle finanze, ma solo di utilità al commercio. Quel medesimo regolamento doganale ordinava all'articolo 93, che venisse posto in armonia colle sue disposizioni il regolamento del porto-franco di Genova. Ciò si eseguiva in data 16 luglio 1863, pubblicando un regolamento nuovo per il detto porto-franco,

e questo è quello che rimase in vigore fino al primo di maggio 1875.

Si è forse con questo nuovo regolamento ripristinato l'obbligo della registrazione delle merci? No; si è anzi maggiormente estesa la esenzione di tale formalità, poichè quegli oggetti minuti, che erano stati esclusi dal porto-franco o vi erano stati ammessi coll'obbligo della registrazione, vi furono ammessi senza tale obbligo, purchè venissero depositati in appositi magazzini, sotto custodia della dogana.

Nell'articolo 1 di quel nuovo regolamento fu ammesso il principio, che le merci entrate nel recinto del porto-franco si consideravano estere, ancorchè nazionali. Era questa la conseguenza del principio, che il porto-franco era fuori della linea doganale.

All'art. 2 si diceva: « I minuti oggetti, come gli orologi da tasca, i lavori d'oro e d'argento, le vestimenta e biancherie di uso personale, i cappelli, i fazzoletti a pezzi staccati, le cravatte, i guanti, le ombrelle, i bastoni, e simili, possono entrare nel recinto del porto-franco, ma devono depositarsi in appositi magazzini, sotto diretta custodia della dogana. »

» Ad eccezione degli oggetti minuti di cui nell'articolo 3 (così disponeva l'articolo 4), le merci che entrano nel recinto del porto-franco non sono soggette a discipline o formalità doganali. La dogana non tiene per esse alcun registro. »

Allora, o Signori, non eravamo più nei tempi dei Governi assoluti, di cui parlava l'onorevole Senatore De Cesare. Non eravamo nemmeno ai tempi in cui il dazio superava od eguagliava il valore della merce. Eravamo nel 1863; eravamo nel tempo del Regno d'Italia sotto l'osservanza dello Statuto e del regolamento organico doganale che vige ancora oggidì.

Abbiamo, adunque, l'osservanza pratica per mezzo secolo di un deposito franco non soggetto alle registrazioni delle merci, e considerato fuori della linea doganale.

In tutto quel lungo periodo di tempo non si ebbe mai ragione di ritenere in pericolo la finanza pubblica, nè perciò si è sentito mai il bisogno di ritornare alla cautela della registrazione.

Se veramente nel porto-franco di Genova vi fosse stata una forma speciale di contrabbando

connaturata al suo regime, nei diversi provvedimenti che si sono fatti non si sarebbero mantenute le esenzioni dalla registrazione e le altre diverse agevolzze accordate per l'utilità del commercio, o si sarebbero adottate altre discipline ed altre cautele, nè si potrebbe dire oggigiorno che manchi la prova di quel modo speciale di contrabbando. Stia pure certo l'onorevole Senatore De Cesare, che un Rotondo il quale possa scrivere la storia e i danni del contrabbando proprio del porto-franco di Genova, non è ancora nato e non nascerà mai. Se domandassi a coloro che conoscono meglio di me le provincie napoletane, per esempio le Puglie, dove non erano porti-franchi nè città franche, se loro domandassi se nel passato vi si facesse il contrabbando in larga scala, mi potrebbe rispondere l'onorevole Collega che mi siede vicino, il Senatore Miraglia, e mi risponderebbe certamente che il contrabbando vi si faceva in una scala larghissima, sebbene, ripeto, sebbene non vi fossero depositi franchi nè città franche.

E come può ammettersi tanta facilità di contrabbando in un recinto dove non si entra e da dove non si esce che di giorno ed a porte ben custodite dalle guardie doganali? Come è possibile che da queste porte possa farsi più facilmente il contrabbando, che non per tutta la lunga spiaggia d'Italia o per tutta la sua frontiera di terra?

E qui io mi rivolgo di nuovo all'onor. Senatore De Cesare, e gli domando se esso crede realmente che le condizioni di un deposito franco come il porto-franco di Genova, siano tali da potervi applicare ciò che fu scritto dal Rotondo intorno al contrabbando che si faceva a Messina che era una città franca.

Si dice però che vi è la corruzione; e di fatto l'unico modo per fare veramente il contrabbando nei depositi franchi sarebbe la corruzione degli impiegati doganali.

Certamente che a questo male nessuna disposizione di legge può fornire un rimedio sicuro.

Ma è forse un privilegio, un monopolio del deposito franco la corruzione degli impiegati?

Io non posso supporre che il Governo voglia destinare ai depositi franchi degli impiegati infedeli o quelli che hanno dato minori prove di fedeltà. Debbo invece credere che vi desti-

nerà gl'impiegati migliori, gl'impiegati più fedeli.

Del resto, chi ha praticato nel porto-franco di Genova sa bene che là dove si doveva passare per entrare in città vi erano, non una, ma più guardie e più impiegati stabili.

Si tenga anche conto delle discipline che vigevano e che verranno sicuramente ripetute nel regolamento dal Governo intorno alle formalità per poter estrarre mercanzie dal deposito franco, e si vedrà che non è possibile esercitarvi il contrabbando su grande scala senza che il Governo possa impedirlo, facendo, ove sia d'uopo, sorvegliare le stesse guardie doganali.

Ho infatti già accennato che il contrabbando nei porti-franchi si dovrebbe fare di pieno giorno alla vista di tutti, e a persuadersene basta consultare il regolamento del 1863, il quale disponeva all'articolo 9, che nelle ore determinate dalla Camera di commercio di concerto con la Direzione delle gabelle, i magazzini del porto-franco, anche di proprietà privata, dovevano stare chiusi a due differenti chiavi, una delle quali tenuta dal proprietario e l'altra dalla Camera di commercio, e che le chiavi delle porte principali, che immettevano nel recinto, dovevano essere custodite dal capo della dogana.

E di pieno giorno, o Signori, il grande contrabbando nei depositi franchi non può farsi che alla vista, non solamente delle guardie e degli impiegati doganali, ma altresì dei commercianti onesti e dei facchini addetti al trasporto delle merci. Nei depositi franchi adunque, la corruzione è molto più difficile, mentre lungo le spiagge o lungo le frontiere di terra il contrabbando si fa specialmente di notte, nei punti più nascosti e meno sorvegliati, e la corruzione vi è assai più facile ed è difficilissimo scoprirla, bastando che le guardie non si trovino alla tale ora in un dato punto.

Il grande contrabbando nei depositi franchi è escluso altresì dalle cifre delle riscossioni della dogana di Genova che ci ha presentato l'Ufficio Centrale nella sua Relazione, le quali se provano da un lato che non vi fu una notevole diminuzione nell'anno successivo alla cessazione del porto-franco, provano ad un tempo che durante l'esercizio di quel porto-franco non si sono verificati i considerevoli

amenti che pure avrebbero dovuto verificarsi immediatamente dopo il 1 maggio 1875, se fosse vero che il porto-franco prestasse modo a un grande contrabbando.

Ma, cessato il porto-franco di Genova, sono forse entrati nelle casse dello Stato quei tanti milioni che, stando a quanto ci ha detto l'on. Senatore De Cesare, dovevano perdersi prima di quella cessazione? I milioni non sono cresciuti; dunque prima non mancavano.

Il porto-franco di Genova è stato dunque un vantaggio pel commercio, senza danno dell'Erario pubblico; essendo stato di vantaggio al commercio, è stato pure di vantaggio allo Stato. I consumatori ne hanno sentito vantaggio per la maggiore abbondanza delle merci e le maggiori facilitazioni nei prezzi. Ne hanno sentito vantaggio gli stessi industriali, i quali potevano valersi come gli altri del porto-franco, sia per l'acquisto, sia per il deposito delle materie prime occorrenti per la loro industria. Insomma si può ben dire che il porto-franco di Genova non ha fatto danno ad alcuno e ha fatto del bene a tutti.

Perchè adunque tanta ira contro questo progetto di legge; perchè tanto impegno onde impedire che vengano creati nelle principali città marittime dei depositi franchi, eguali a quello che ha avuto mezzo secolo di esperienza benefica, ed è tanto reclamato da tutto il commercio marittimo?

L'Ufficio Centrale, parlando della superiorità del porto di Marsiglia rispetto a quello di Genova, ha creduto che derivi esclusivamente dalla quantità maggiore di calate, e dai migliori mezzi meccanici di carico, di scarico e trasporto. Sono questi certamente dei grandi vantaggi anche senza le franchigie doganali, ma ci vorrà molto tempo per averli a Genova. Ma il porto di Marsiglia ha anche altri vantaggi che non ha Genova, e principalmente quelli che derivano da 21 mila metri quadrati di *hangars* o capannoni, ove si possono fare liberamente tutte le operazioni di manipolazione, ed altre che si sogliono fare nei depositi franchi.

A Genova col tempo si avrà maggiore estensione di calate che al presente, e si potranno anche avere i mezzi meccanici che si hanno a Marsiglia, ma è ben difficile che vi si possano anche avere i 21 mila metri quadrati di capan-

noni che ha Marsiglia, o almeno dovremo aspettarli per un pezzo.

Ma poi, se noi riusciamo coi depositi franchi a porre i nostri porti principali in condizioni anche migliori di quelle dei porti esteri, dovremo forse dolercene? Dovremo essere condannati a non andare mai innanzi agli altri?

Del resto, l'Ufficio Centrale non ha fatto il confronto dei nostri porti con quello di Trieste che ha sempre danneggiato specialmente il nostro porto di Venezia, per i grandi vantaggi derivanti dall'essere Trieste un vero porto-franco.

Permettetemi ancora di citarvi due autorità: l'una è quella di una recentissima sentenza relativa al porto-franco di Genova e l'altra è ricavata dalle discussioni seguite nell'altro ramo del Parlamento.

A Genova il porto-franco era diviso in 355 magazzini di proprietà privata. Appena cessarono le franchigie, i magazzini perdettero la maggior parte del loro valore; e siccome costesti magazzini erano stati venduti dalla Repubblica nel 1800, un proprietario di alcuni di essi credette di poter fare una domanda contro il Governo italiano nelle persone del Ministro delle Finanze e di quello di Agricoltura, Industria e Commercio come successore al Governo della Repubblica.

Io ho comprato, egli disse, i magazzini che avevano il valore di magazzini franchi, e il venditore deve garantirmi le cose vendute come erano al tempo della vendita. Quanto meno, disse l'attore, si è verificata una espropriazione di una parte delle cose che ho comprato, e voi Governo succeduto al venditore dovete indennizzarmi della perdita che ho sofferto.

In prima istanza vinse la lite il Governo, e questa è ora in appello.

La sentenza del Tribunale di Genova sulla questione è in data 25 marzo 1876 e fu pubblicata nel numero 21 del periodico *La Legge* del 1876.

Il Tribunale per dar torto al proprietario si fondò su ciò, che quando il Governo Ligure vendette i magazzini, vigeva il regolamento del 1763 che obbligava alla registrazione delle merci. Siccome il grande beneficio della franchigia da ogni registrazione è venuto dal Regio Biglietto di Carlo Alberto, voi compratore non

potete invocarlo contro chi vi ha venduto precedentemente.....

Però, mentre il Tribunale rigettò per detto motivo la domanda di quel proprietario, il quale, ripeto, è ricorso in appello, non potè fare a meno di riconoscere i gran benefizi che aveva apportato al commercio l'abolizione della registrazione delle merci, e si espresse nel modo seguente:

« Fu solo nel 1831 che Re Carlo Alberto volle concedere al porto franco di Genova un privilegio di che non aveva mai goduto, quello della estraterritorialità. La Regia Camera dei conti con manifesto del 21 ottobre di quell'anno pubblicava le sovrane deliberazioni al riguardo, in virtù delle quali era abolito l'obbligo di far registrare nell'ufficio dei Commissari le merci onde tenerne conto aperto ai negozianti, e dichiaravasi libero ed esente da qualunque disciplina e formalità doganale il movimento delle merci nell'interno del porto franco.

» Benefizio infine, giova crederlo, e tale che valse a rialzare il commercio genovese dalla prostrazione a cui l'avevano ridotto i passati rivolgimenti e la dominazione straniera, durante la quale (lo accerta la Storia) nasceva l'erba nelle vie dell'emporio nostro, un di così rinomato e fiorente, benefizio che meritò se ne scolpisce la memoria in caratteri marmorei in riconoscenza a quell'augusto Re che: *Peregrinas merces in emporium inlatas actis invectionum diurnis abrogatis intus agi libere dedit*, donde rendevasi grazie a lui *auctori felicitatis publicae*.

» Del quale benefizio conservato dal regolamento del 1863 e soppresso dalla legge del 1872, se il ceto commerciante, se l'intera cittadinanza con ragione deplora la perdita *quasi colpo mortale recato alla prosperità cittadina*, come posson però i proprietari dei magazzini (che prima ne risentono il danno immediato) invocare a sostegno della loro domanda d'indennità quei contratti che furono stipulati 30 anni innanzi all'origine del benefizio ora perduto? »

Anche quel tribunale, mentre dava ragione al Governo, faceva testimonianza del grandissimo benefizio pubblico e privato derivato dalla benefica disposizione del Re Carlo Alberto, e del danno immenso che aveva portato al com-

mercio la soppressione del porto-franco dotato di quel benefizio.

E vorremo noi, o Signori, respingendo questo progetto di legge far cancellare dal porto-franco di Genova la memoria riconoscente e perenne di quell'insigne benefizio?

L'altra autorità da me invocata è quella di un onorevole Deputato che rispose a un argomento ripetuto in quest'aula, all'argomento, cioè, che alla fine dei conti il commercio onesto non ha motivo di lagnarsi della registrazione delle merci a cui vanno soggetti i magazzini generali, e da cui si vogliono emancipare i depositi franchi.

L'onorevole Deputato Maurogonato, la cui autorità in questa materia è ben conosciuta, rispose a quell'argomento colle seguenti parole:

« Queste cose può dirle chi non ha mai avuto contatto colla dogana, con quella testa di Medusa che pietrifica tutto ciò che vede. Imperocchè sono tante le difficoltà ad onta di tutta la buona fede dei negozianti per trovarsi propriamente precisi nel calcolo, dovendosi sciogliere i colli, riunirli, ricomporli, fare le scelte, verificare le tare e gli scarti, e tener conto di tante altre cose, che riesce impossibile molte volte malgrado la maggiore diligenza di non incorrere in multe gravissime.

» D'altronde non si deve dimenticare (soggiungeva quell'onorevole Deputato) che per fare regolarmente la registrazione occorre non poco tempo, che spesso manca, dovendosi caricare e scaricare con rapidità grandissima, specialmente quando si tratta di vapori.

» Non è poi vero che la dogana non abbia modo di vedere almeno all'indigrosso se siano state fatte delle importanti frodi, poichè la dogana vede i manifesti dei bastimenti che scaricano nel porto-franco e può tenerne un conto approssimativo, per cui il contrabbando su larga scala non è possibile senza che la dogana se ne accorga. In una parola, la dogana sa ciò che entra nel porto-franco anche senza la registrazione regolare. »

E dopo tutto ciò dovrà fare meraviglia, o Signori, che il commercio delle città marittime, e quello principalmente di Genova, sia tanto insistente perchè sia approvato il presente progetto di legge, e gli sia così restituito il deposito franco che aveva?

Non è al contrabbando, o Signori, che aspira

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 LUGLIO 1876

il commercio di Genova. Esso aspira all'agibilità, alle facilitazioni, alla libertà che aveva da tanto tempo. Esso aspira a far rifiorire il suo commercio, a raggiungere le altre città marittime estere nello sviluppo del commercio.

Per queste ragioni, o Signori, io voterò con tutta coscienza in favore di questo progetto di legge.

(Segni d'approvazione).

Senatore DE CESARE. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. La parola è al Senatore De Cesare per un fatto personale.

Senatore DE CESARE. L'onorevole Astengo ha detto che io ho evocato la memoria dell'antica scala-franca che non ha che fare coi depositi franchi. A me è paruto che io abbia chiaramente definita tanto l'antica scala-franca, quanto il deposito franco; ripeterò anche una volta le stesse definizioni. La scala-franca antica era il deposito delle merci estere senza registrazione, con la facoltà di riesportarle senza pagar dazio.

Il deposito franco qual si vuole oggi, è il deposito delle merci straniera senza registrazione, colla facoltà di riesportarle senza pagar dazio. Salvo il nome, il che non giova, non è la stessa cosa il deposito franco e la scala-franca? Io me ne appello al criterio dell'onorevole Senatore Astengo.

In quanto poi al porto-franco di Genova, dirò che i poteri che si succedono hanno l'obbligo di rispettare i poteri anteriori, se vogliono a loro volta esser rispettati.

Il Governo, come ente morale, non muore mai; mutano le persone, ma non l'ente governo. Dopo ciò, io leggerò quello che diceva l'onorevole Sella, Ministro delle Finanze nel 1865, nel presentare alla Camera dei Deputati il progetto dei provvedimenti finanziari.

L'onor. Sella così parlava del porto-franco di Genova: « Quanto al porto-franco di Genova le merci estere, salve poche eccezioni nella custodia e movimento, non sono soggette a discipline o formalità doganali. Nè la dogana può per esse tenere alcuna annotazione come è stato accennato nell'articolo 7 del Regolamento approvato

con Règio decreto 16 luglio 1863; le formalità per quel porto-franco si limitano a sorvegliare l'entrata e l'uscita dei colli e delle merci, delle quali si riscontrano solo le marche ed i numeri senza che siano pesati, aperti e visitati.

In conclusione, anche questo è un privilegio per il quale il recinto del porto-franco si trova nelle medesime condizioni di una città franca, e ne divide gli inconvenienti. »

Cosa rispondeva la Commissione della Camera dei Deputati di cui faceva parte il più strenuo difensore degli interessi di Genova, l'onorevole Senatore Giovanni Ricci? Ecco cosa rispondeva....

Senatore RICCI *(interrompendo.)* Ella confonde tra me e mio fratello....

Senatore DE CESARE. No, Signore; suo fratello Vincenzo faceva parte di un'altra Commissione, quella così detta dei 15.

Io ricordo benissimo che era Giovanni il membro della Commissione di cui parlo, e non Vincenzo.

Io pure facevo parte della stessa Commissione. Ecco dunque ciò che rispondeva la Commissione:

« Questi privilegi (le franchigie doganali) sono un anacronismo: le città franche furono dette a ragione le cittadelle del contrabbando, e la vostra Commissione ha dovuto far plauso al progetto di legge che le sopprime. »

Ecco cosa rispondeva.... *(Rumori)*

Una voce. Ella confonde le città franche coi depositi franchi.

Altra voce.... Che sono tutt'altra cosa.

Senatore DE CESARE. Scusino, i depositi franchi che si vogliono ora creare, non sono altro che le antiche scale-franche, ed il porto di Genova era precisamente una scala-franca. Lo ha detto l'onorevole Sella e la Commissione della Camera dei Deputati, in cui era l'onorevole Giovanni Ricci.

PRESIDENTE. Stante l'ora tarda, rimanderemo a domani alle ore 2 il seguito della discussione del presente progetto di legge.

La seduta è sciolta (ore 6 1/4).