

XXXIII.

TORNATA DEL 12 LUGLIO 1876

Presidenza del Vice Presidente DE FILIPPO.

SOMMARIO — *Seguito della discussione del progetto di legge: Istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del Regno — Osservazioni del Senatore Balbi-Piovera in sostegno del progetto — Discorso del Ministro delle Finanze — Parole del Senatore Rossi A. per fatto personale, cui risponde il Ministro — Replica del Senatore Rossi A. — Discorso del Senatore Lampertico contro il progetto — Risposta del Ministro.*

La seduta è aperta all'ore 2 1/4.

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

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

Seguito della discussione del progetto di legge: Istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del Regno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta il seguito della discussione del progetto di legge: Istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del Regno.

La parola spetta all'onor. Senatore Balbi-Piovera.

Senatore BALBI-PIOVERA. Nell'assistere alle vive e ardenti discussioni sollevate da questo progetto di legge, mi son posto per un momento a pensare se ci trovassimo nel 1876 oppure fossimo improvvisamente trasportati nel 1376, quando si fere ardevano le gare municipali in Italia. Si direbbe quasi che sia rimasta un'ombra di quella antica gelosia che allora agitava i Comuni italiani, e che fu causa di tanti guai e

rovine della nostra patria, e che adesso commuove le provincie interne e le provincie marittime. Fortuna che non è sangue che gronda, ma parole e stampati. Questa lotta mi farebbe credere che dominasse la triste idea che quando rovina la casa del vicino, maggiore utile e valore abbia la nostra. Dette queste poche parole, entro in materia.

Il primo argomento opposto dagli onorevoli contraddittori a questo progetto di legge è il *contrabbando*; e il secondo è il *privilegio*. In quanto al primo, vi confesso il vero, esso mi provoca l'ilarità; giacchè vi domando, chi di noi tutti qui presenti non ha fatto qualche poco di contrabbando nel corso di sua vita? (*ilarità*) E dirò come Cristo: che chi è senza peccato, getti la prima pietra!

Non ci è nessuno che trovandosi in una città franca, non abbia colto l'occasione di vestirsi a nuovo, o di fare qualche presente con oggetti di contrabbando. Mi rammento, credo nel 1839, che il gran Duca di Toscana, essendosi recato in Livorno, fece compra di qualche oggetto e fra questi di una pendola che fece riporre nella propria carrozza e ritornossene in Firenze carico di merci frodate, tutto contento di averla fatta in barba alle proprie dogane (*ilarità*).

Per conseguenza io credo che non bisogna far gran caso del contrabbando. Ovunque vi sarà frontiera, vi sarà contrabbando; ovunque

vi sarà contrabbando, vi saranno doganieri; dogana e contrabbando sono cose legate assieme. Tocca poi al Governo cercare di avere uomini capaci, uomini integerrimi, e non suscettibili di corruzione. D'altronde il porto-franco di Genova è istituzione antichissima, istituzione madre, si può dire, di tutti i porti-franchi, o, per parlare più propriamente, dei *depositi franchi*, da non confondersi coi *porti-franchi*. Porto-franco era Livorno, era Venezia, dove tutta la città era, per così dire, *porto*, e dove il contrabbando poteva esercitarsi su vastissima scala.

A Genova era altrimenti. Le franchigie si estendevano soltanto ad una striscia di terra lungo il mare, e che in qualche modo era considerata come mare anch'essa. E poi erano messi in opera tutti i mezzi valevoli ad impedire il contrabbando. E sfido io a farlo, con un recinto guardato da tutte le parti, con un muraglione altissimo, sul quale esisteva una via di ronda, e si stendeva un cordone di guardie doganali che vegliavano di giorno e di notte. Quel tratto di terra non aveva sfogo che verso il mare; e verso terra non aveva altra uscita che la porta della dogana. Tutto al più riusciva ai negozianti di fumare qualche sigaro di contrabbando, mentre trattavansi gli affari, perchè l'entrata era interdetta a chi nulla vi aveva che fare. Per conseguenza, io credo che lo spauracchio del contrabbando non si possa applicare a Genova.

Del resto il contrabbando si fece sempre e si farà sempre. Pensate che prima dell'annessione della Lombardia al Piemonte vi era la statistica che dava 45 mila frodatori, e tanto più quando ci era il trasporto delle sete greggie, la cui introduzione in Piemonte era proibita; si portavano nella Lombardia e di là venivano al porto-franco di Genova per transito.

Questi sono fatti che non si possono negare.

Fino adesso queste furono le posizioni.

Il porto-franco fu abolito, e quale conseguenza ne avvenne?

Io credo che quelli che si sono messi a capo di questa abolizione, hanno dimenticato una cosa; non hanno capito cioè, che qui vi è un equivoco, ed è appunto per quest'equivoco che ho preso la parola.

L'equivoco, o Signori, è questo: si confondono i *punti franchi* coi *magazzini generali*:

I magazzini generali furono stabiliti provvisoriamente per dare a tutte le popolazioni delle provincie un centro dove si possano deporre mercanzie le quali non paghino che nella sortita al momento della consumazione.

Questo è giusto che esista; è giusto che Milano, Torino e tutte le altre città li abbiano; in questo io sono perfettamente d'accordo. Ma quello che desidero è che non si aboliscano questi depositi franchi (molto superiori ai magazzini generali) i quali sopperiscono e provvedono alle necessità del commercio, non già di una provincia, non già di una nazione, ma del mondo intero; perchè nel porto-franco stesso, per quella striscia di terra di qualche centinaio di metri, si ha la stessa considerazione come se fosse il mare.

Voi potrete colà avere un grande ammasso di generi per iscambiarlo con altre merci, e pel consumo, non dico di una città, di una piazza, di una nazione, ma di tutte le nazioni.

Io posso citarvi un esempio.

Quando vi fu la carestia nell'Inghilterra, quando mancarono i generi necessari alla vita nell'Irlanda, Genova aveva nel suo porto-franco un ammasso di granaglie enorme; ne vennero ancora altri bastimenti carichi dal Mar Nero: ebbene, queste granaglie erano offerte a basso prezzo, perchè si sa che quando un paese è fornito in abbondanza d'un genere qualunque, il prezzo è basso, e, quando manca, cresce.

Queste granaglie furono imbarcate e spedite in Irlanda, ed i Genovesi vi guadagnarono, perchè vendettero con vantaggio, e vi guadagnarono gli Irlandesi, perchè furono salvate dalla miseria e dalla fame quelle popolazioni.

Ora, è questa istituzione che io sostengo; io non vado a cercare quello che riguarda particolarmente le provincie, ma sostengo un'istituzione utile al mondo. Vi sono due istituzioni: i magazzini generali che sono per provvedere al consumo delle provincie ed il *deposito franco* che giova a tutto il mondo. Ma quando in un magazzino generale si accumula troppa merce, vi sarà forse una perdita? Non lo credo. Questo è il mio modo di vedere. Se forse non servirà gran fatto adesso che l'Italia non è nella massima ricchezza, coll'andare del tempo si avrà nei gran magazzini un ammasso di merci per espanderle da per tutto, nelle pro-

vincie italiane, e nei paesi esteri, perchè dal mare si può spedire le merci dove si vuole.

Servirà, o Signori, per equiparare la produzione, i prezzi delle merci, impedire la carestia, perchè quando v'è mancanza di una tal merce in un paese cresce di prezzo e quando vi è sovrabbondanza, ribassa. I punti-franchi sono destinati ad impedire questo e a conservare la livellazione dei prezzi e dei generi, trasportandoli, distribuendoli, togliendoli dove sono sovrabbondanti per fornirne alle piazze ove mancano. So che vi sono delle provincie e molti negozianti che hanno un'idea tutto affatto contraria. Molti credono che colle strade ferrate si potrà, nell'interno delle provincie, ne' grandi centri di popolazioni, fare delle specie di punti-franchi o magazzini molto provveduti.

Io credo che questo non può essere, inquantochè le strade ferrate sono vantaggiose a tutte le popolazioni, ma non possono servire di deposito, imperocchè le merci ivi non possono esser nuovamente imbarcate per altri luoghi di consumo.

Devo togliere una illusione ed è, che le vie ferrate sono e saranno cosa molto utile, ma non rimpiazzeranno mai il mare.

Mi duole di cuore di vedere delle città e delle provincie, le quali hanno dato all'Italia grandi, grandissimi segni di affezione, che credono di poter supplire alle piazze di mare, agglomerando i prodotti, formando dei punti-franchi, e poi espandere i prodotti al di fuori. Alcune di queste città, quelle che sono vicine alle frontiere, lo potranno fare: io voglio libertà per tutte, ma credo che saranno poche e temo per loro un disinganno.

Certamente vedo che Torino, sede una volta del Governo, dopo il trasferimento della capitale, ha potuto rialzarsi per mezzo delle industrie, coll'adoprarne quella forza motrice idraulica che la natura le ha dato, essendo presso le Alpi, e riacquistare così la grandezza che aveva prima. Vedo Milano con quei Navigli, opere che credo esistono nella sola Lombardia, rendere ubertose quelle provincie con le risaie, colle marcite e con tutto il prodotto della terra, iniziare ed accrescere grandemente quello delle industrie, e progredire alacramente.

Dunque io dirò a queste città, dirò a Bologna, dirò a Milano, e via via, che le città marittime sono più povere delle città interne. Hanno forse

il Naviglio della Lombardia, i campi ubertosi del Piemonte, hanno le forze motrici che scendono dall'Alpi? Esse non hanno che spiagge deserte, roccie sterili, e qualche piccola valle bruciata dal libeccio, dallo scirocco e dal levante, e non potrebbero vivere se non avessero il mare e l'industria marittima.

Concluderò queste mie poche parole, col dire che i magazzini generali sono la provvidenza delle città interne, come i punti-franchi, che difendo, ne sono la speranza; e coll'andar del tempo, il nostro paese diventerà un magazzino europeo, un magazzino mondiale, di tutte le produzioni e di tutte le merci necessarie alla vita delle popolazioni. Sarà forse destinato alla filantropica Messina di prevenire le carestie e togliere all'umanità gli orrori della fame e delle fallanze!

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Signori Senatori. Allo stato a cui è giunta la discussione, il Governo sente l'obbligo di far conoscere al Senato i suoi intendimenti.

Nei due giorni trascorsi, il progetto di legge, ed il Governo che lo sostiene, furono fatti segno a gravissime accuse. È necessario che il Governo esponga al Senato con calma e moderazione la sua difesa.

Come il Senato sa, questo progetto di legge si deve all'iniziativa dell'altro ramo del Parlamento; 122 Deputati stimarono di presentarlo alla Camera elettiva. La Commissione della Camera l'approvò a grande maggioranza. Intanto la Sessione si chiuse, ed il progetto non fu portato alla discussione. L'attuale Ministero esaminò il progetto di legge; conferì con alcuni dei suoi principali sostenitori; propose ed ottenne che al progetto primitivo fossero fatte profonde modificazioni. La Commissione della Camera, ripristinata nel suo ufficio al riaprirsi della nuova Sessione, accettò il progetto così riformato, che diventò progetto del Governo. Venuto in discussione nella Camera elettiva, il progetto venne quasi senza contrasto approvato a grande maggioranza.

Il Senato comprenderà quindi facilmente che non fu senza meraviglia che il Ministro delle Finanze ha veduto sorgere in Senato una vivissima opposizione a questo progetto di legge. I giudizi severi pronunziati su di esso equi-

valgono ad altrettante accuse contro il Gabinetto.

Cominciando dal voto del vostro Ufficio Centrale, egli propose che il progetto di legge fosse respinto, perchè modifica radicalmente tutta la nostra legislazione doganale, e può recare pregiudizio alle finanze dello Stato; poi l'Ufficio Centrale accompagna questo severo giudizio con alcuni benevoli consigli.

Io spero, o Signori, di poter dimostrare che in questo progetto di legge non si contiene una riforma radicale della nostra legislazione doganale, ma bensì un provvedimento razionale; spero di poter dimostrare che da questo progetto di legge non ne verrà danno veruno alla finanza, ma ne verrà anzi vantaggio, perchè promuoverà lo sviluppo della pubblica ricchezza, fondamento di ogni finanza.

E quanto agli amichevoli consigli che, in forme quasi protettrici, l'Ufficio Centrale dà al Ministero, mi sia permesso di dire che in parte sono intempestivi, ed in parte sono inutili.

Ho detto, o Signori, che i giudizi pronunziati furono severi, e mi basterà citare qualche parola o qualche concetto dei due oratori che si vivamente hanno osteggiato il progetto di legge. L'onor. Deputato De Cesare...

Alcune voci. Senatore!

MINISTRO DELLE FINANZE. Ne farò più d'uno di questi *lapsus linguae* (*Ilarità*); il Senato mi scuserà.

L'onorevole Senatore De Cesare chiamò questo progetto di legge una cosa esiziale all'industria nazionale. Io veramente non so quale accusa più grave potesse lanciarsi contro un Ministro delle Finanze. Cosa potrebbe far di peggio che distruggere, colpire di ferita mortale le industrie nazionali? Quale pubblica calamità potrebbe essere maggiore di questa?

L'onorevole Senatore De Cesare io lo conobbi sempre spiritoso, ma un poco iperbolico oratore. Questa volta mi permetto di dirgli che ha superato se stesso; il che non è poco dire. Io non parlerò di altre frasi più gravi, anzi molto più gravi di questa, perchè la via è lunga, ed il tempo, ed un po' anche il termometro, ci sospinge.

L'onorevole Senatore Rossi con un'invidiabile arte oratoria, ha raccolto tutti i peccati d'Israello; ha cercato, ed ha trovato (ed era facilissimo il trovarlo) un capro espiatorio, e

dopo di averlo incoronato di rose, come facevano gli antichi delle loro vittime, lo ha mandato nel deserto perchè fosse sacrificato al Dio del male. (*Ilarità*)

L'onorevole Senatore Rossi non ha limitato il suo discorso al tema, per verità molto ristretto, dei punti franchi (e dico ristretto, perchè veramente la questione la si vuole allargare per accrescere, amplificandoli, i difetti ed esagerare le conseguenze, della istituzione dei punti franchi, sebbene per sè la questione sia semplice) ma ha diretto una fiera requisitoria contro la nostra legislazione doganale, e non ha risparmiato nè leggi, nè regolamenti, nè persone, perchè, cominciando dal Ministro, venendo al Direttore generale delle Gabelle e scendendo fino all'ultima guardia doganale non si trova nulla che l'onorevole Senatore Rossi abbia risparmiato, e non abbia, con forme perfettamente parlamentari, sottoposto al suo crudele scalpello.

Io spero, o Signori, di dimostrare che anche le accuse dell'onor. Senatore Rossi contro la legislazione daziaria, non sono nè fondate, nè dimostrate. Spero di persuadervi che riguardo ai depositi franchi le accuse dell'onorevole Senatore Rossi hanno anche un minor fondamento; ma non debbo nascondere al Senato un dubbio che sento nell'animo.

Io dubito che sotto la questione dei depositi franchi si nasconda qualche cosa che non è una pura questione, economica o finanziaria. E ciò dico senza applicare il mio dubbio all'onorevole Senatore Rossi. Ma riguardo all'onorevole Senatore Rossi, ho nell'animo un dubbio anche assai grave, ed è questo: Io temo che l'onorevole Senatore Rossi in occasione dei punti franchi abbia voluto iniziare una battaglia a favore di principi sui quali fra me e lui, se i miei dubbi si avverassero, sarebbe impossibile qualsiasi accordo.

Io spero, signori Senatori, dal vostro senno e dalla vostra imparzialità un giudizio più disinteressato e migliore.

Gli oratori che hanno osteggiato questo progetto di legge ne vollero accrescere l'importanza, e dirò meglio, mettere in mostra dei danni che possono derivare da altre cause che hanno nulla di comune con quella.

Gli oratori, infatti, che hanno combattuto questo progetto di legge, hanno spese volte con-

fuso le città franche coi depositi franchi e si tratteranno lungamente a constatare e a dimostrare la ingiustizia delle città franche, i danni, che esse recano alle industrie e il fomite ch'esse prestano al contrabbando.

Questi ragionamenti possono giovare ad ottenere uno scopo, ma nulla contengono di vero che si applichi al caso concreto. Le città franche in tempi di governo assoluto, e col più rigoroso protezionismo erano uno spiraglio alla libera concorrenza, erano un asilo alla libertà del commercio, erano un campo neutrale aperto ai consumatori, ai quali non era, nel sistema protettore dei governi d'allora, permessa nessuna libertà economica nell'interno dello Stato.

Qualche volta le città franche furono atti politici.

La Medicea Livorno che convertiva una spiaggia inutile in un utilissimo sbarcatoio che poi divenne uno splendido porto per tutte le Nazioni e per tutte le religioni; la Medicea Livorno non esprimeva solo un concetto economico, ma un concetto politico. I Medici volevano fare dimenticare il porto Pisano.

Noi stessi, Signori, che tutti siamo unanimi nel dichiarare cessato il tempo delle città franche, necessaria la loro abolizione, perchè incompatibile collo statuto la franchigia dalle tasse di consumo, ossia le città di consumo franco, noi siamo pure costretti nella nostra legislazione a rispettare la città franca di Messina.

E vedete caso; da che dipende la cessazione della città franca di Messina? Dipende da un fatto economico, dal compimento di una strada ferrata. Tanto è vero, Signori, che il dogmatismo dei principî teorici molte volte, nella vita sociale, bisogna che si pieghi alle necessità pratiche: a nessuno, (malgrado che sia per tutti evidente che le città franche sono un danno gravissimo per la finanza, e un errore economico,) a nessuno verrebbe in mente di proporre l'abolizione della città franca di Messina prima che le condizioni previste dalla legge non siansi verificate.

Prima di inoltrarmi, o Signori, in questa ingrata difesa cui mi veggio obbligato, debbo esprimere il concetto politico ed economico delle dogane.

Qual'è lo scopo delle dogane? Perchè si mantengono dazi di confine negli Stati moderni?

Qual'è la loro ragione d'essere nel sistema tributario?

Per me, Signori, le dogane moderne non hanno che uno scopo finanziario. La loro funzione pratica è di tassare le merci al loro consumo.

Nell'ordine della distribuzione delle imposte le tasse doganali per me consistono in un'equa esazione delle quote di concorso che il commercio deve allo Stato per la sua tangente nelle spese pubbliche.

Per me, questa è l'indole delle tasse doganali.

Questo criterio, che io non vorrei chiamare definizione, perchè il definire è sempre pericoloso come dicono gli antichi giuristi, mi è stato però necessario metterlo in luce perchè spiegherà le idee che verrò esponendo.

Dopo questo io debbo fare un poco di storia. E cominciando dai nomi dirò, che al primitivo di punto-franco si sostituì nel progetto attuale quello di deposito franco e forse potrebbe meglio rispondere al concetto, il chiamare questa specie di deposito, col nome di stazione franca.

Signori, il deposito franco, la stazione franca, il magazzino generale, tutte queste istituzioni hanno la loro radice nella legge doganale approvata il 22 dicembre 1862.

Un punto franco è contemplato dall'art. 1 e dall'art. 93 del Regolamento doganale; i magazzini generali sono indicati nell'ultimo alinea dell'art. 35.

È bene che il Senato senta il testo di quest'ultimo articolo:

Esso dice: « Il Governo potrà autorizzare i Municipî, le Camere di commercio e le Società commerciali ad istituire, sotto la loro responsabilità, magazzini generali destinati a ricevere in custodia merci estere... »

Ecco, il concetto del magazzino generale; è un po' generico, ma viene poi più chiaramente espresso all'articolo 43.

Invece, nell'articolo 1, che ho indicato, si dichiara di diritto comune la istituzione dei punti franchi fuori della linea doganale, come il porto-franco di Genova e come alcuni versanti delle montagne. Il porto-franco di Genova poi si propone a modello, anche per compensare le città franche che dovevano assolutamente cessare.

È necessariò, o Signori, di constatare una

circostanza. La legge del 1862 registra fra le sue disposizioni quelle che riguardano i punti franchi e i magazzini generali; ma quanto ai magazzini generali, viene a fondare nel nostro paese un'istituzione nuova.

Quanto ai depositi franchi, la legge non faceva che mettere in evidenza una specie di consacrazione di una istituzione che già esisteva; riconfermava e legalizzava un istituto già legale per sé, e che aveva già una vita abbastanza prospera.

La differenza fra il deposito franco e i magazzini generali pare a me che non sia stata avvertita, e che appunto dal non essersi avvertita la grave differenza che corre fra il deposito franco ed i magazzini generali, molti erronei giudizi s'ansi pronunciati nella discussione di questo progetto di legge.

Il magazzino generale, come ha osservato l'onorevole Senatore De Cesare, fiorisce in altri paesi e non può prosperare nel nostro. E sapete perchè non può prosperare? perchè la istituzione in se stessa è buona, ma gli uomini dice l'on. De Cesare, che devono applicarla, sono cattivi.

Per verità, l'onor. Senatore De Cesare ha fatto con questo suo giudizio un cattivo complimento a chi ha introdotto in Italia i magazzini generali; perchè cosa servono le leggi quando gli uomini non sono in grado di attivarle? *Quid leges sine moribus?*

Verrà tempo, io non ho difficoltà di ammetterlo, in cui questa istituzione potrà fiorire; ma vediamo quale è la sua indole; vediamo se può surrogare il deposito franco che sta nel progetto presentato dal Governo.

Signori, qual sia l'indole dei magazzini generali lo si rileva da un esame anche superficiale della legge colla quale furono istituiti. Scopo principale della istituzione è quello di mobilizzare il valore delle merci e le merci stesse, facilitarne il trapasso della proprietà e ciò col mezzo della fede di deposito e delle note di pegno.

Lo scopo basta a dimostrare quali necessariamente abbiano ad essere le disposizioni che devono accompagnare il magazzino generale, disposizioni che sono inseparabili dalla loro istituzione.

Bisogna che i magazzini generali assicurino il credito coll'identità della merce depositata;

perciò è necessaria la registrazione: bisogna che la merce sia pesata, contata, misurata, valutata, altrimenti a che servirebbe la nota di pegno? Bisogna che ci sia chi risponda della intangibilità della merce; quindi un concessionario responsabile della loro inalterata conservazione.

Ai magazzini generali tutte le merci debbono aver accesso perchè tutti i valori in merci possano essere oppignorati, mobilizzati, e non v'ha ragione di escludere una specie piuttosto che un'altra. I magazzini generali servono quindi preferibilmente ai centri di consumazione. E la legge non fa che uniformarsi a questi criteri nelle istituzioni dei magazzini generali.

Tutte o la più gran parte di queste disposizioni, sono invece assolutamente inutili pel deposito franco.

L'onorevole Senatore De Cesare dice: voi risuscitate il medio-evo; voi rifate una mezza scala-franca, o un mezzo porto-franco o una mezza fiera franca: insomma è una idea del mondo antico che voi volete innestare nel mondo nuovo per iscompigliare, per distruggere tutti i progressi che si sono fatti nella nostra legislazione daziaria: le parole non sono queste, ma questo è stato il concetto dell'onorevole Senatore De Cesare.

Veramente le parole servono a poco; chiamate il punto franco una mezza scala-franca, chiamatelo un mezzo porto-franco; le espressioni non guastano la natura intrinseca delle cose. Bisogna dunque esaminare la cosa in se stessa e pronunziarsi senza aver riguardo alle parole.

L'onorevole De Cesare non deve credere che questa sia poi una istituzione tanto barbara, perchè, se non erro, il porto-franco di Genova, che è il tipo che noi vogliamo imitare, facendovi le correzioni che la pratica ci consiglierà, è stato fondato dalla Compagnia di San Giorgio tre secoli e mezzo fa. Non eravamo in piena barbarie: Andrea Doria, Cristoforo Colombo, Carlo V, Tiziano, Giulio II, non erano sicuramente barbari, e molte cose di quell'epoca, e di epoche anche vetuste hanno ancora in sé tanta sapienza, che noi le dobbiamo rispettare e venerare: possiamo correggerle, possiamo riformarle, ma non si cancellano nella storia della umanità le tradizioni della scienza e del-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 LUGLIO 1876

l'esperienza che sono le conquiste dell'intelligenza.

Dunque vediamo un poco in che modo questa antica istituzione erasi modificata nel secolo decimonono.

Non basta, o Signori, fare la storia della legislazione citando le leggi, e dicendo: la tale legge ha registrata in una data epoca queste o quest'altre disposizioni che produssero dati effetti; bisogna esaminare quali erano le circostanze che a quell'epoca consigliarono al Governo ed al legislatore un dato provvedimento.

Mi si permettano alcune osservazioni storiche.

Il porto-franco di Genova, da moltissimi anni, da secoli, esisteva e funzionava. Dal 1831, cioè dall'avvenimento al trono di Carlo Alberto fino al 1847, epoca in cui si cominciarono le riforme e venne poi a fondarsi il regime parlamentare in Piemonte, il porto-franco funzionò senza registrazione e senza reclami.

Non parlerò di questa epoca.

Fondato il regime parlamentare, cioè nel 1848 ed arrivati al 1862, si consacravano i depositi franchi sul tipo del porto-franco di Genova colla legge del 22 dicembre 1862. Che cosa è accaduto in questo frattempo?

Avvenne, o Signori, che nell'antico Piemonte, tutta la legislazione economica; era stata completamente riformata. Al sistema protettivo prevalse il libero scambio. Le leggi tributarie meno una, l'imposta sui terreni, erano state tutte riformate. Il piccolo Piemonte fattosi testa e cuore del movimento italiano, vide le sue finanze ridotte in pessima condizione.

Fiorentissime avanti la guerra del 1848, si venne a cagion della guerra ad un prestito obbligatorio, ed al corso forzoso in quell'anno stesso: e nel 1859 si dovette nuovamente ricorrere al corso forzoso, estremo rimedio.

Le finanze del Piemonte furono rette da uomini egregi, fra i quali il conte di Revel, Camillo Cavour, Luigi Cibrario, Giovanni Lanza. Ora io dimando come mai questi uomini lasciarono esistere una istituzione così esiziale alla finanza pubblica ed alla prosperità della industria nazionale? Eppure nessun lamento si era manifestato e nessun tentativo si è fatto nè dai privati, nè dal Governo per abolire questa, che l'on. Senatore De Cesare chiamò esiziale istituzione. Signori! quando penso a que-

sti 15 o 16 anni nei quali le finanze del piccolo Piemonte si trovavano in condizioni peggiori, assai peggiori di quello in cui si trovino adesso le finanze italiane; quando penso a quegli uomini che ho nominati e che nessun provvedimento hanno preso per distruggere questa grave calamità, io sono indotto a concludere che il danno fosse invisibile, giacchè non potrei ammettere che quegli uomini fossero ciechi, mentre sono uomini che furono sempre considerati i più chiaroveggenti in fatto di finanza che possa registrare la storia. Ma, ci si dice, venne la legge del 1865. Il *novus ordo* fu da quella legge inaugurato.

Io prego di considerare le circostanze in cui certe leggi furono emanate. La legge del 1865 fu promulgata dall'on. Sella. Ora il Senato ricorderà che sulla fine del 1864 l'on. Sella si è trovato in circostanze difficilissime, e fu costretto a ricorrere alle più gravi misure per provvedere alla finanza pubblica, ridotta a pericolose condizioni. Egli dovette alienare i beni demaniali, chiedere ai contribuenti la anticipazione di un'annata d'imposta fondiaria; nel 1865 si vendettero le strade ferrate. Si vendettero a buon mercato per ricomprarle più care; fu allora che emanarono questi provvedimenti nei quali, bisogna che lo dica, c'è una disposizione che non fu abbastanza prudente, perchè a quell'epoca non credo che ci fossero nel Governo idee esatte sui magazzini generali, e sui depositi franchi: si volevano distruggere i privilegi delle città franche, e, permettetemi la parola, nella foga di provvedere alle finanze si è passato il segno. Insieme alle città franche fu sacrificato l'innocentissimo porto-franco di Genova.

E dico che questa disposizione non è stata abbastanza ponderata, poichè dopo 1865, questa che si chiama un'istituzione così pericolosa, poté vivere tranquillamente ancora due lustri senza che nascesse un reclamo; e i magazzini generali che erano stati preconizzati nella legge del 1862, si sono appena votati nel 1871, ma senza un regolamento d'esecuzione; questo regolamento venne in vita due anni dopo; segno che non c'era molta premura di fondare questa nuova istituzione che si voleva sostituire ai depositi-franchi.

Ma la storia non è finita qui, o Signori; venne dopo altri due anni il regolamento del

1. agosto 1875, che non ha ancora un anno di vita, e già questo regolamento è riconosciuto insufficiente.

La Commissione che ha esaminato questo progetto di legge nell'altro ramo del Parlamento, propose parecchie modificazioni alla legge ed al regolamento del 1873, e il vostro Ufficio Centrale che fu così severo coi depositi franchi propone ancora delle altre modificazioni al regolamento dei magazzini generali; cosicchè, o Signori, anche questa è stata una istituzione ideata un poco in fretta, senza ben ponderarne l'applicazione e i modi con cui avrebbe potuto funzionare. Fu creata sull'argomento che siccome aveva fatto buone prove in altri paesi, così avrebbe fatto buona prova fra noi; argomento fallace, perchè in fatti essi non riescono.

Ed in verità, quando sento far paragone fra l'Inghilterra e l'Italia intorno a cose finanziarie e daziarie, io debbo senz'altro fare le più ampie riserve. Imperocchè io veggio che in Inghilterra con tre sole imposte, cioè coll'ac-cisa, colle dogane e col bollo si ottiene l'entrata di un miliardo e mezzo, e notate che le sole dogane danno circa 500 milioni con soli 8 o 9 voci di tariffa. Voi dunque vedete, o Signori, che il paragone d'un paese simile col nostro, non regge. Con le imposte come le abbiamo distribuite noi, e colle difficoltà che s'incontrano nella loro riforma il confronto non può farsi.

Ma poi io non credo che le idee manifestatesi sui depositi franchi, relativamente ai quali, gli avversari tutti concludono per l'abolizione assoluta e per l'estirpazione di questa che chiamano mala erba, per la ragione che le finanze ne sarebbero distrutte essendo che i depositi franchi siano un fomite irrefrenabile di contrabbando, non credo, dico, che queste idee abbiano solido fondamento. Credo siano invece emesse da chi non abbia ben ponderato come fosse regolato il porto-franco di Genova e come lo saranno in avvenire i depositi franchi che si verranno istituendo in forza della legge che stiamo esaminando.

E qui mi permetterò di leggere al Senato alcune disposizioni dell'antico Regolamento del porto-franco di Genova, regolamento che porta la firma dell'onorevole Minghetti, ed ha

la data del 16 luglio 1863, e che quindi non è una istituzione vecchia.

Generalmente si crede che il porto-franco sia un magazzino aperto a tutte le provenienze in cui le merci entrano ed escono a volontà dei commercianti, con insufficientissima custodia, e perciò un luogo dove i contrabbandieri vanno a piantare le loro tende, dove le frodi sono all'ordine del giorno. Questo ad un dipresso è il giudizio che si cerca di diffondere, e che si è anche manifestato in seno al Senato.

Io quindi osserverò prima di tutto che sono escluse dal porto-franco quelle merci che possono facilmente venire trafugate e contrabbandate, e che se ne ammettono altre che sono però sottoposte ad una speciale e più rigorosa custodia.

E notate ancora, o Signori, che questo regolamento non è ancora l'ultima parola, perchè nel progetto di legge che vi è sottoposto, il Governo si è riserbata la facoltà di rendere questi regolamenti anche più severi. La severità non deve essere inutile, ma l'interesse della finanza deve essere assicurato; si devono dare al commercio i comodi di cui ha bisogno, ma non convien togliere o diminuire per la finanza i proventi di cui ha bisogno.

Dunque queste misure che sono già una cautela possono essere anche accresciute; ciò è perfettamente nella facoltà del Governo.

Ora vediamo come fosse regolato il porto-franco di Genova prima della sua abolizione.

Come entravano le merci nel porto-franco? Entravano forse senza una norma, una regola qualsiasi? Purchè entrassero? Ecco la gran parola e la grande accusa: Non vi era la registrazione.

Ma, io domando, non vi era nessuna cautela? Entravano senza che alcuno le vedesse? La finanza non poteva raccogliere elementi per dire: voglio un po' conoscere questo movimento all'ingrosso, perchè mi contento dell'utilità generale, ma pure un modo di vigilanza voglio averlo?

L'articolo 3 del Regolamento 1. luglio 1863, dice:

« L'entrata della merce è permessa solo dalle porte custodite da agenti doganali. »

Ma questo non basterebbe.

L'art. 4 dice:

« Le merci non entrano se non ci è il manifesto di bordo. »

Al manifesto di bordo vien pure unita la polizza di carico. La dogana ha il diritto di conoscere, anzi non si può far sbarco di un quintale, di un chilogramma di mercanzia dal bastimento, se non si presenta il manifesto di bordo; e vi sono pure pene severe per chi ne trascura la presentazione.

Ma, vi è di più: per le differenze che si riscontrano tra le merci che risultano dal manifesto di bordo, se si trova che queste differenze passino certi limiti, vi sono severe multe.

Dirò al Senato che mi è capitato il caso di dovere occuparmi di una società enologica, ed ho trovato che per inesattezza del manifesto questa povera Società era minacciata di una multa assai grave.

Insomma nessuno ignora che il nostro Regolamento è molto severo.

Non citerò altri articoli del Regolamento, perchè sarebbe annoiare il Senato.

Si dice: che nel porto-franco non ci si vede niente!

Io dico che si possono fare visite, perquisizioni, aprire i colli, e che vi sono disposizioni abbastanza severe. Citerò la seguente:

(Art. 71). « Le merci depositate nei magazzini debbono essere collocate in modo che non sia impedito agli agenti doganali di conoscerne la qualità. »

Sonvi anche altre disposizioni che importa di conoscere. Osservi il Senato fin dove vanno le cautele. Io non andrei fin là.

(Art. 13). « Per l'ingresso nel recinto, degli ecclesiastici, delle donne, dei servitori, è necessario il permesso della Camera di commercio, che sarà dato in iscritto, e dovrà riportare il visto del Direttore delle gabelle. È proibito l'ingresso nel recinto, agli oziosi, ai mendicanti, ed a coloro che sono sospetti di furto e di contrabbando.

» Le merci saranno depositate in un recinto chiuso interamente all'arbitrio di chi lo governa, di chi lo regge. »

Ma non basta ancora:

Vedasi qual sia la vigilanza del porto-franco da parte della Direzione delle gabelle.

(Art. 18). « La Direzione delle gabelle potrà a mezzo dei suoi delegati far visite e perquisizioni in qualsiasi locale del porto-franco con

l'assistenza di un delegato della Camera di commercio. »

Poi ci sono le pene pel contrabbando:

« Sono applicabili le disposizioni degli articoli 67 e 68 del Regolamento doganale per le differenze fra le dichiarazioni, le copie e gli estratti dei manifesti, rispetto alle merci provenienti dal mare e di cui sia domandata l'introduzione nel porto-franco; sono applicabili le disposizioni dell'articolo 69 del Regolamento per le differenze di merci accompagnate da bolletta di cauzione e destinate a passare nel porto-franco. »

Quindi non si può dire che noi andiamo a stabilire per legge un nido di contrabbando e che non vi è alcuna cautela nel porto-franco.

La cosa è veramente contraria al vero.

Io ho affermato che la legge del 1865, e un poco anche le leggi posteriori, non furono troppo ponderate.

Si volle convertire il porto-franco di Genova in un magazzino generale e si è fatta questa disposizione di legge, prima che il concetto pratico e legale del magazzino generale fosse registrato con precisione nella nostra legislazione, o nei nostri regolamenti.

La confusione era inevitabile, tant'è che quando il porto-franco di Genova si volle convertire in un magazzino generale, il legislatore non aveva ancora ideato il modo; e si è trovato all'atto pratico che la conversione del porto-franco di Genova in un magazzino generale era a un dipresso impossibile, quantunque nella legge ultima del 1872 (e cioè 7 anni dopo la legge del 1865), si fosse con nuova disposizione dato il permesso dell'espropriazione, data facoltà ai Municipi, alle Camere di commercio, ed anche ad una associazione privata di fare queste stesse espropriazioni.

Venutisi all'atto pratico, si è trovato che quest'innocente antica istituzione era posseduta da poco meno che 400 privati di cui una parte erano in quella nuova Italia che i liguri hanno con un paziente e lungo lavoro fondata al di là dell'Oceano, dove hannò famiglie, stabilimenti, banche, traffichi importantissimi e le difficoltà furono insuperabili. Del resto il bisogno di questa nuova istituzione dei magazzini generali non si sentiva urgente; le radici di esse, come disse l'onorevole Senatore De Cesare non si erano ancora distese abbastanza nel ter-

reno per fortificare la pianta, ed invece si sentiva il bisogno del punto franco, cioè d'un comodo e facile deposito; la legge rimase quindi inesequita; come accade di altre leggi il cui concetto non fu abbastanza ponderato, e in conseguenza doveva rimanere senza effetto, o poco meno.

Questo è lo stato della legislazione del porto-franco di Genova, e dei magazzini generali.

Ma, si dice; ci è una legge del 1867 con la quale si istituirono effettivamente i magazzini generali a Genova: Io ho letto con attenzione la legge e la convenzione del 1867, ho pure considerato il testo della legge del 1872, in cui prevale sempre il concetto della conversione del porto-franco di Genova in un magazzino generale, e affermo che non vi è nessuna analogia tra la convenzione del 1867 per ciò che riguarda il compenso dato dal Governo al Municipio di Genova e la conversione del porto-franco abolito o da abolirsi in un magazzino generale.

Io ho detto, o Signori, che è appena in sul principio la legislazione che si sta svolgendo sui magazzini generali, ed ho citato genericamente qualche fatto all'appoggio delle mie affermazioni. Ma andrò più avanti e dirò che in quella stessa Relazione colla quale si è presentato la prima volta il progetto di legge sui punti franchi alla Camera elettiva, vi sono delle proposte molto rimarchevoli della minoranza. Ebbene, in queste proposte sapete che cosa trovo? Trovo gli scali franchi, sarà uno scalo in sedicesimo come ha detto l'onorevole De Cesare, la manipolazione franca come nei punti franchi, salvo la questione di tempo, e finalmente i cali franchi.

E da questo, o Signori, io debbo concludere, che noi abbiamo una istituzione buona, la quale vogliamo distruggere, ma che poi saremo costretti dalla forza delle cose a ripristinare; il che succede non di rado nelle cose umane.

Ma gli stessi suggerimenti che l'Ufficio Centrale dà al Ministero contengono qualche cosa che somiglia a queste disposizioni;...

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE... mi permetta, ne debbo parlare perchè l'ho promesso nel mio esordio.

L'Ufficio Centrale consiglia il Ministero di riformare il sistema delle tare; se ne è parlato

delle altre volte, il consiglio è buono, la riforma è utile, ma *non est hic locus*, perchè questa riforma apporterebbe per le finanze la perdita di 2 milioni. Ora, io non posso rinunciare adesso a questi 2 milioni; un po' di pazienza, onor. Relatore.

Un'altra riforma, suggerita dall'Ufficio Centrale, è quella d'una modificazione dell'art. 68 del Regolamento. Questa modificazione riguarda veramente il solo ultimo alinea di quell'articolo; ossia quello che dice che « non v'è multa se le differenze di quantità e di valore non oltrepassino il 5 0/0. » L'Ufficio Centrale vorrebbe portare la differenza passibile di multa al 10 0/0. E qui io mi permetto rivolgere un'osservazione all'on. Senatore Rossi, il quale ha supposto che i tessuti, godendo di questa tolleranza, vengano a costare il 5 0/0 di meno, ed a quel che pare, ha confuso il caso della multa con l'abbandono del dazio. La proposta dell'Ufficio Centrale accrescerebbe il guadagno.

Senatore ROSSI A. Informi la dogana di Napoli e Palermo.

MINISTRO DELLE FINANZE. Io darò comunicazione al Senato delle osservazioni che mi furono fatte dal Direttore generale intorno ai magazzini fiduciarî (che pure sono permessi nella nostra legislazione) e che l'onorevole Senatore Rossi vorrebbe abolire insieme ai punti franchi; il che dico, perchè credo di non avere male interpretato la sua idea, giacchè, trovando questo concetto espresso in quella petizione di 51 industriali, di cui si è smarrita la prima edizione, e di cui l'onorevole Senatore Rossi si è compiaciuto mandarmene una seconda accompagnata da una sua lettera, io debbo credere che i concetti che in essa sono sviluppati siano divisi dallo stesso onorevole Senatore Rossi.

Andiamo all'altra riforma proposta dall'Ufficio Centrale. Modificare, ossia estendere, le disposizioni sui cali dell'articolo 46. Anche qui ci vuole una legge. In verità questa è una ripetizione un po' ristretta della proposta che aveva già fatta la minoranza della Commissione che riferì sulla legge dei punti franchi alla Camera dei Deputati, la quale voleva niente meno che i cali franchi.

Abbiamo fatto un passo indietro, onorevole Relatore, e anche qui non si può fare nulla senza un'altra legge....

Una voce. Proponga!

MINISTRO DELLE FINANZE. Capisco proporre un'altra legge! Una legge che porta una perdita di altri due milioni?

Modificare il regio decreto del 1 agosto 1875, che è l'ultimo decreto che attua i magazzini generali; togliere dall'articolo 2 la parola *momentaneamente*.

L'art. 2. del decreto 1 agosto 1875 è così espresso: « Presso i magazzini generali potranno stabilirsi appositi locali o capannoni per depositarvi *momentaneamente* le merci senza visita »

E all'articolo 3. è consentito: « Mescolare insieme qualità diverse di zuccheri non raffinati. »

Il capannone, o Signori, non è che un deposito franco in trentaduesimo, è un punto franco più piccolo; e la concessione è fatta a tempo limitato: ma si depositano le merci senza visita, senza registrazione, sempre però col manifesto, con le cautele finanziarie, se vengono in transito, prescritte pel porto-franco: ma pure senza visita; è un piccolo porto-franco: la differenza in che consiste? Consiste in questo che la durata della concessione è limitata; ed è naturale che sia limitata, perchè i capannoni devono stare sulle banchine dei porti, e bisogna che le merci arrivate diano il posto a quelle che arrivano. Ma il concetto è identico; il concetto è quello di una merce che resta in deposito senza visita, senza registrazione ed è tanto vero ciò, che malgrado le disposizioni in contrario dei regolamenti, si lasciano le merci 3, 4, 5, 8, 10 giorni nei capannoni; a Marsiglia si lasciano fino a 15 giorni, a quanto mi si assicura, e senza nessuna difficoltà, perchè, o Signori, le esigenze del commercio prevalgono ed i funzionari del governo molte volte devono cedere innanzi alla necessità pratica, quando veggono che non c'è danno alcuno all'erario pubblico.

Dunque non avevo tutti i torti dicendo che anche l'Ufficio Centrale si è accostato, suo malgrado, alla idea dei depositi franchi.

Finalmente l'Ufficio Centrale propone delle altre semplificazioni sempre in questo senso. Propone per esempio che certe operazioni indicate all'art. 4 possano farsi senza che intervenga l'autorità doganale; e veramente l'articolo 4 nel suo testo letterale non esige questo intervento.

Così all'articolo 6 propone che certe operazioni

possano farsi senza l'intervento dell'intendente. Qui io andrei molto guardingo ad acconsentire alle proposte dell'Ufficio Centrale nell'interesse della finanza. Le operazioni di quella natura non possono farsi senza l'ingerenza dell'intendente, a meno che non si tenga conto del pericolo di aprire porte larghissime ad abusi che ci potrebbero costare molto più cari di quello che ci costerebbero i punti franchi.

Comodità delle cauzioni. Le comodità delle cauzioni sono a quest'ora nel porto-franco di Genova, già tali, che non so cosa si possa aggiungere di più; dirò che è presa per fondamento della solvibilità di chi presta cauzione la tassa di ricchezza mobile da lui pagata: ora, può essere benissimo che un commerciante paghi la tassa e sia inserito nei ruoli, e tuttavia non sia in tale stato economico da prestare una sicura garanzia.

Finalmente propone l'Ufficio Centrale di sopprimere, possibilmente, i dazi d'uscita, che rendono all'erario 7 milioni, il dazio di statistica, che rende 2 milioni, propone di semplificare i dritti marittimi, che rendono altri 2 milioni e mezzo; ciò è presto detto, ma mi permetta l'onorevole Relatore, che è lombardo, che gli rammenti un proverbio lombardo: quando si danno di questi consigli al Governo, mi pare che il Governo ha diritto di dire: *metà pareri e metà denari*, cioè: mi dia il mezzo di supplire a queste entrate, che andrebbero perdute.

Io non sono alieno dal fare uno studio su questa materia, ma è una legge che dovrà essere molto meditata. In ordine ai depositi franchi il Governo avrebbe potuto proporre di ristabilire lo *statu quo* in un modo molto semplice, cioè proponendo al Parlamento l'abolizione di quegli articoli della legge del 1872, che contemplano il porto-franco di Genova; ma allora avrebbe lasciato sussistere un favore per una sola città marittima; invece ha esaminato la questione, non ha mancato di considerare se veramente vi era un pericolo nel lasciar sussistere quest'istituzione, che aveva funzionato tanti anni, se vi era un'utilità nel renderla di diritto comune, accompagnandola con tali cautele da mettere in sicuro per qualunque evenienza gli interessi della finanza; e si è attenuto a questo secondo metodo. E anche in questo caso il Governo è stato fedele alla massima che, siccome il commercio ha bisogno

di libertà, di molta libertà, siccome il Governo ha il dovere di rimuovere gli ostacoli, ma devono essere riservati al Governo tutti i mezzi per frenare gli abusi di quella libertà, perciò il Governo, rendendo questa istituzione dei depositi franchi di diritto comune, ha messo in questo progetto di legge delle disposizioni per togliere qualsiasi dubbio che se ne possa abusare.

Io non ho bisogno, Signori, di analizzare queste disposizioni, voi le vedete; basta che ad una di esse si trasgredisca, perchè il Governo si valga delle sue amplissime facoltà, e fra le altre vi è anche quella di rendere obbligatoria la registrazione delle merci. Io credo, o Signori, che non vi sarà il pericolo di questi abusi, perchè ritengo che i più interessati nell'affare dei punti franchi saranno gli stessi commercianti che ne faranno uso, i quali avremo per alleati del Governo. Il punto franco, o Signori, nel suo concetto economico, non è che un'appendice del porto, un grande magazzino di deposito pel commercio marittimo.

Se mi si permette il confronto, il deposito franco e massime quello dei porti di Genova e di Venezia, dove si concentrano infinite vie di comunicazione, d'onde le merci dovranno diffondersi pei diversi passaggi delle Alpi e viceversa, ebbene in quei punti franchi sarà il concentramento del commercio mondiale.

I punti franchi faranno lo stesso ufficio che fanno pei viaggiatori gli alberghi bene arredati; inviteranno il transito a percorrere quella linea perchè sanno che, se mai avranno bisogno di fermarsi, troveranno tutte le comodità con minime spese. I carichi verranno volentieri nel porto di Genova, di Venezia, di Livorno, di Napoli e di Palermo e negli altri porti nostri, dove saranno stabiliti i punti franchi, perchè troveranno a scaricare le loro merci senza eccessive formalità doganali, senza perder tempo e con poche spese; potranno con facilità deporre il loro carico, ripartire, riprendere un altro carico, non perdere nè per stallie nè per contro-stallie denaro e tempo, che in nessun caso come nel commercio è danaro; e quindi il transito avrà in questa istituzione una attrazione naturale a seguire questa via. Il commercio, ha bisogno di sbarcare presto, ha bisogno di fermarsi quanto gli importa di fermarsi, di retrocedere se gli piace, di sperimen-

mentare il mercato per vedere se può esitare la sua merce, di utilizzare le stallie; questo è il concetto che ha dettato il deposito o la stazione in franchigia.

Io credo, o Signori, che se noi nelle nostre istituzioni non ne avessimo trovata una qual'è il porto-franco di Genova, noi per la posizione che l'immutabile geografia ha fatto al nostro paese, noi saremmo stati costretti presto o tardi a fondarla.

E notate, o Signori, che il deposito in franchigia, che il concetto informatore di questo progetto di legge, io lo vedo combattuto in vario senso; alcuni lo credono un pericolo per le finanze e lo ricusano interamente; altri lo credono un privilegio e vogliono accrescere questo pericolo collo estendere i depositi franchi a tutta l'Italia invocando il diritto comune. Essi dicono: perchè solamente le principali città marittime, perchè non tutte le città dello Stato avranno il deposito in franchigia?

Io rispondo che attualmente non si può ragionevolmente ammettere il deposito franco se non nei porti di mare anzi nei principali porti di mare ove i legni si affollano, ove prima di potere, coi metodi ordinari, sbarcare le merci, trasbordarle, caricarle sui vagoni della ferrovia, occorrono talora molti giorni e talora anche settimane e mesi.

Io, o Signori, ho dovuto provare in pratica cosa succede quando si tratta di sbarcare il carico di un bastimento. Supponiamo che ne giunga uno, per esempio, da Tarragona con un carico di 2000 ettolitri di vino. Prima di tutto il porto di Genova, come tutti gli altri porti nostri, mi sia permesso il dirlo, è ancora presso a poco nelle condizioni dei porti del medio-evo, per le galee e i galeoni delle serenissime. E non ha nulla a che fare coi porti di Marsiglia, di Trieste e coi porti d'altri paesi d'Europa. E buon per noi che fra 12 o 15 anni, coll'aiuto di Dio e del duca di Galliera (*ilarità*), il porto di Genova si troverà in altre condizioni.

Quando dunque arriva il bastimento, con un carico di vino per scaricarlo e riporre le botti nei vagoni, bisogna perdere moltissimo tempo; troppo ristretto essendo il sito ove il bastimento può accostarsi alle calate, per cui il più delle volte bisogna valersi delle chiatte. Se quindi il commerciante, che ha fatto venire questo carico, acquistasse un pontone del porto, e l'ormeg-

giasse in località che gli fosse consentito di occupare, e poi appena giunto il carico si accostasse al pontone, come farebbe in caso di avarie, ed ivi scaricasse la sua merce, lasciandola sotto la custodia della dogana, sotto la guarentigia del manifesto e tosto se ne ripartisse, sapete qual guadagno ritrar ne potrebbe? Supponiamo che spendesse 20 mila lire per comprare il pontone che sarebbe un punto franco galleggiante in mezzo al porto; ebbene, egli potrebbe intraprendere tosto un altro viaggio, e farne anco sei di più all'anno e in un solo anno guadagnare quello che il punto franco galleggiante gli è costato.

Se voi, Signori, pensate al vantaggio che può dare al commercio marittimo il deposito franco, quando ad un bastimento permettete di sbarcare il suo carico e di salpare immediatamente, quando, senza sottostare alle infinite formalità doganali, indispensabili per liquidare il dazio (e pei magazzini generali il dazio va, se non pagato, almeno liquidato) quando considerate, o Signori, a questi vantaggi, voi vedete pienamente giustificato il desiderio del commercio che nei grandi porti marittimi dove in un giorno possono arrivare dieci bastimenti che avendo bisogno tutti di scaricare ciascuno 2000 tonnellate di carico, vorrebbero centinaia di convogli e migliaia di vagoni, e giorni e settimane per sbarazzarsi col mezzo della strada ferrata.

Voi vedete invece il vantaggio che a questi navigatori si procura con delle buone chiavi soprattutto e con dei buoni impiegati.

Non si può mettere in dubbio la convenienza di accordare questi benefici, anzi dirò meglio questo diritto che ha il commercio di pretendere dal Governo queste facilitazioni a vantaggio della marina nazionale.

Io non dico per ciò, o Signori, che la condizione dei magazzini generali non possa anche migliorarsi, non voglio dire che col tempo anche a lato del magazzino generale non possa mettersi un punto franco come lo vorrebbe l'Ufficio Centrale. È questione di tempo, e forse sarebbe possibile di andare d'accordo.

Saranno quindici giorni, un mese, due mesi, che si potrà concedere; se non che, quando viene la scadenza del tempo e che si tratta di pregiudicare un interesse materiale, quando non evvi pericolo di frode, difficilmente l'auto-

rità potrebbe esitare a concedere nuove dilazioni.

Del resto, forse si potrà arrivare anche ad un vero deposito franco, quantunque non mai coi caratteri d'un punto franco marittimo, ma voi comprenderete che non è inopportuno che si studi praticamente la questione pei depositi franchi di terraferma, prima di disseminarli in tutte le città dello Stato.

Io credo, o Signori, che prima di tutto deve esserne dimostrato il bisogno.

Ora, il bisogno per i principali porti marittimi è chiaramente dimostrato.

Per gli altri, Signori, non lo credo: non sono ancora organizzati nemmeno i magazzini generali che vi esistono!

Del resto, io non avrei alcuna difficoltà d'impegnarmi di studiare questa materia ed anche di affidarne lo studio ad una Commissione e vedere se sia il caso di presentare un progetto di legge al Parlamento. Ma per l'amore del meglio volete voi, signori Senatori, respingere il bene che il Ministero vi domanda a favore delle città marittime?

Questo non sarebbe prudenza politica.

Come ho detto, i depositi-franchi sono una necessità per agevolare, sollecitare, sgravare le pratiche nautiche degli scali e degli sbarchi. Sono una specialità delle piazze marittime e un rimedio che trova la sua applicazione nei principali porti di mare.

I depositi franchi sono veramente utili, anzi necessari per facilitare l'approdo e lo scarico per togliere la disagiatezza degli scali marittimi.

Quando si parla di disuguaglianza di trattamento (e questo argomento io lo tocco perchè mi pare che diversi oratori vi abbiano molto insistito), quando si parla, dico, di disuguaglianza di trattamento fra le città marittime e le altre, io credo che si ragioni male. È invece una vera eguaglianza di trattamento quella che corregge la disuguaglianza della natura.

Il provvedimento dei depositi franchi per i principali porti dove v'ha un ingombro di navigli carichi che hanno bisogno di scaricarsi, è un provvedimento che ripara le disuguaglianze naturali a comodo del transito che va tutto a concentrarsi in questi porti di mare.

Signori, il mare non è che una immensa pianura solcata da infinite rotaie collocate in tutti i sensi, che si concentrano nei principali porti; là, le merci arrivano da tutte le parti del mondo e da tutte le direzioni. Quando consideriamo l'importanza che possono prendere i nostri porti principali, quelli che più si internano nel massiccio del continente europeo, come Genova e Venezia, noi siamo costretti a riconoscere che quando questi porti non abbiano tutti i mezzi e tutti i comodi necessari a soddisfare i bisogni del commercio, la deviazione da essi della corrente commerciale e dei transiti, o Signori, sarà irreparabile. Non dimenticate che a lato a Genova, ed a lato a Venezia voi avete due sentinelle, anzi voi avete due cateratte deviatrici delle correnti del transito; se non provvedete a tempo a indirizzarle perchè mettano sbocco nei nostri porti, una volta deviate le correnti difficilmente le potrete ristabilire.

Del resto vi è anche un'altra questione, o Signori, che a me ha fatto un certo senso e che si riannoda colla questione dell'estensione dei depositi franchi anche alle città di terra. Si è parlato di una specie (dirò la parola perchè è quella che esprime meglio il mio pensiero) di una specie di gelosia fra le città marittime e le territoriali, fra Torino e Genova, fra Milano e Venezia.

Io in verità quando ho pensato a questo sospetto stranissimo, mi sono sovvenuto della favola di Menenio Agrippa, in cui è detto che le membra diventarono gelose dello stomaco; qui mi è sembrato che lo stomaco facesse la guerra alla bocca, che invidiasse al labbro la facoltà di schiudersi, al palato la facoltà di gustare, all'esofago quella di inghiottire, e che volessero concentrare queste diverse facoltà che la natura ha distribuite a diverse parti del corpo.

Genova e Venezia non sono porti, o Signori, ma porte, l'una per Torino, l'altra per Milano; sono porte per le quali il transito deve andare traversando i centri di consumazione, fermarsi ed avviarsi all'estero. Ma non vi ricordate, non è mica istoria antica perchè data da 30 o 31 anni or sono, non vi ricordate quando nacque il pensiero delle strade ferrate? Qual'è stata la prima idea economica che è venuta manifestandosi a Milano, a Torino? Quella di congiungere Torino a Genova, Milano a Venezia

con una strada ferrata per avvicinare la terra al mare.

Non vi è nulla di antagonistico tra loro; il volerlo supporre non può essere che un malinteso.

Non si può mettere in dubbio una verità della quale nessuno ha mai dubitato dacchè nacque il concetto d'un bene o d'un male economico.

Bisogna sicuramente, o Signori, che a queste istituzioni create dal legislatore concorra l'opera de' cittadini, bisogna che votata questa legge, i cittadini capiscano che il beneficio non si può godere che a condizione che la finanza abbia il suo tornaconto.

L'onorevole Relatore mi fa segno di no; ebbene, io spero invece di sì; io spero di essere in questa opera molto aiutato da Venezia: io confido che Venezia risorgerà al primitivo suo splendore perchè ho la ferma convinzione che i veneziani sentiranno il bisogno di vegliare di giorno, come hanno l'abitudine di vegliare di notte; se Dio ci aiuti Venezia vedrà presto il suo splendido risorgimento.

C'è un argomento sul quale io non posso a meno di soffermarmi, quantunque sia molto spiacevole per me: l'ho già detto e lo ripeto; per combattere questa legge, non dirò che si sia inventato l'argomento del contrabbando, ma si è molto ingrandito, come l'ha notato l'onorevole Balbi-Piovera.

Il contrabbando sotto i vecchi governi dispotici e protezionisti non era considerato una cattiva azione, e le vecchie abitudini si distruggono difficilmente; tuttavia il Ministro delle Finanze è accusato di favorire con quella legge il contrabbando; questo è certo la più grave accusa che si possa fare ad un Ministro di Finanze, quantunque, o Signori, vedete cosa vi è stato nell'antico Piemonte, un Ministro delle Finanze e zelantissimo il quale è stato trovato in contrabbando.

Che volete? Era sua abitudine di fumare, e passata la frontiera fu trovato con un pacco di sigari che si era dimenticato di consegnare alla Dogana.

Io però vi chiedo: è seria questa accusa che si fa al Ministero che intende istituire o restituire i depositi franchi?

Qui, o Signori, ho bisogno di rettificare quello che si è detto intorno ad una mia dichiarazione fatta in seno all'Ufficio Centrale. Ivi ho detto una

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 LUGLIO 1876

cosa sola specificatamente, ed è questa, che dal Direttore generale comm. Bennati ero stato assicurato che dall'epoca in cui esso è Direttore generale, non ha verificato nel porto-franco di Genova che un solo caso di contrabbando e ciò in una diecina di anni.

Mi ha inoltre dichiarato che questo caso di contrabbando fu scoperto, ed ebbe luogo un processo; ed aggiunse che il contrabbando potè aver luogo, perchè non si era osservato il Regolamento del porto-franco. Fu per errore commesso dagli impiegati nell'interpretare il Regolamento, anzichè difetto della istituzione o del sistema.

Questa è la sola cosa che ho detto in seno all'Ufficio Centrale.

Si sa che vi è un vecchio adagio il quale dice: dove scivola un piede, dove può insinuarsi un cane, o può volare una colomba, ivi può farsi il contrabbando.

Ho citato nell'altro ramo del Parlamento l'esempio di quell'antico capitano, il quale diceva potersi espugnare una rocca dove si può portare su per gli accessi dirupati un somiero carico d'oro. Per me, dichiaro francamente che non capisco l'accusa che si fa al Ministero di favorire con questo progetto di legge il contrabbando. A che cosa corrisponde questa accusa? Corrisponde a questo, che il Ministero non è in grado, non sa, o non vuole far il debito suo. In altri termini si sostiene che il Ministero non saprebbe o non vorrebbe impedire il contrabbando, che sarebbe la conseguenza della istituzione del punto-franco di Genova o di qualche altro stabilimento simile, e ciò per mancanza di studi, di abilità o di buon volere.

Io rispondo: scusatemi, o Signori, voi credete che il Ministro della Finanza sia in grado d'impedire il contrabbando per tutta la lunga cerchia delle Alpi colle tre grandi spaccature dei tre grandi cunei, che sono il Canton Ticino, la Valle dell'Adige ed il Friuli, squarciato a metà, credete che il Ministro delle Finanze sia in grado di impedire il contrabbando per gli 11 mila chilometri di coste marittime con tanti seni, tante anse, tanti facili approdi alle barche peschereccie e tanti punti di contatto, e non credete che sia in grado di impedire il contrabbando nel magazzino franco di Genova, il quale, massime in seguito alla nuova legge, deve essere fabbricato come vorrà il Governo,

munito di buone ed alte mura, senza comunicazioni, se non quelle che il Governo avrà consentito, si facciano? Uno spazio eguale a quello che si racchiude in un quadrato di 100 metri di lato, l'estensione di un ettaro, diecimila metri quadrati, quanto, se non erro, è la superficie del porto-franco di Genova?

E sarà impossibile di custodire questo recinto? E sarà invece facile di custodire tutti i confini di terra e di mare? E non troveremo buoni custodi, scegliendoli fra i 20 mila impiegati addetti alle gabelle dello Stato? E non deve essere in grado il Governo, con tutti questi mezzi, di impedire il contrabbando?

In verità mi pare che si sostengano cose che sono veramente insostenibili. Ed è per questo che io credo che, sotto questa questione dei depositi franchi che si combatte adducendo per principale ragione che deve essere seriamente impedito il contrabbando, si nascondano questioni diverse e di ben maggiore importanza.

E infatti una di queste questioni, o Signori, venne fuori abbastanza chiara e si è formulata da diversi oratori. Ci si disse: voi venite a danneggiare l'industria nazionale. In che modo, dico io, si danneggia la industria nazionale con la semplice esistenza di questi depositi franchi, ben custoditi, in cui le merci portate dai bastimenti non usciranno senza pagare la tassa? Questo danno non esiste.

Io vi dimando: si offenderebbe l'industria nazionale, se le condizioni delle finanze permettessero di abolire le dogane? Sarebbe una calamità per l'industria nazionale se le finanze permettessero di abolire le dogane, come nel Belgio si sono aboliti i dazi di consumo? Mi pare di no. Oppure vi sarebbe la pretesa di mantenere le dogane anche se la finanza non ne avesse bisogno, solo per la difesa dell'industria nazionale, cioè per l'interesse di alcune manifatture? Ma allora, o Signori, noi siamo in pieno protezionismo; e se questo è il concetto, se questo è il disegno della battaglia, sia pure: è una prima battaglia, io non ho nessuna difficoltà di accettarla e d'impegnarmi, qualunque abbia ad esserne per ora il risultato; la vittoria per me sarebbe immancabile e vicina.

So che si mettono innanzi molte assurdità, molti sofismi che potrei facilmente distruggere, ma che, lascerò per ora, nell'ombra; so che si dice dagli industriali: noi produciamo in con-

dizioni peggiori degli industriali esteri perchè le industrie sono incipienti, perchè siamo schiacciati dalle imposte, perchè non abbiamo i vantaggi di altri paesi; perchè i balzelli sono gravi; perchè vi è, non il contrabbando del punto franco, perchè a questo credo che veramente non si creda, ma ci sono altri danni: per esempio, i magazzini fiduciari che si convertono in negozi aperti dove si vendono i tessuti, dei quali si paga il dazio a misura che la vendita è fatta, e queste vendite vengono a fare concorrenza ai tessuti nazionali; so che si dice: noi non possiamo sopportare la concorrenza: e senza domandare una vera protezione, noi dobbiamo chiedere una difesa.

In Inghilterra, o Signori, questi argomenti non sono nuovi, e si son messi innanzi per una cosa non meno importante dell'industria manifatturiera, vale a dire per l'industria agricola, la quale in Inghilterra pesava sulla manifatturiera, mentre adesso forse in Italia si deve dire il contrario. Anche allora i proprietari delle terre inglesi dicevano: come? volete abolire il dazio sui cereali e non pensate che in un paese estero si produce molto più a buon mercato; non pensate che la mercede degli operai in Russia, in Polonia, costa un terzo di quello che costa in Inghilterra. È il vecchio tema del protezionismo, perchè l'eguaglianza delle manufatture prodotta dai dazi non è, o Signori, che una vera e propria protezione. E sapete chi paga il prezzo di quella protezione? Non fa bisogno dirlo; lo pagò il consumatore.

Se la battaglia è su questa questione, o Signori, è vinta da un pezzo; si può tentare la riscossa, credo anzi che la si tenti fin d'ora; ma se i socialisti della cattedra, rappresentati da un egregio matematico, come lo è l'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale, la tenteranno, non varranno a capovolgere gli assiomi economici, che per me sono evidenti quanto gli assiomi della matematica.

Dopo questa dichiarazione, siccome nella vita sociale gli assiomi assoluti della teorica molte volte debbono piegarsi innanzi alle necessità della vita pratica, io non esito a dichiararvi, o Signori, che non sono tanto *rigorista* da non ammettere che in ogni questione pratica bisogna ricercare e studiare le vedute medie del Romagnosi, perchè ogni caso pratico vuole la sua

diagnosi, una diagnosi storica e politica. Ora le teorie delle scienze economiche, per produrre utili risultati, devono applicarsi dall'uomo di Stato in quella misura che si proporziona allo stato di salute, di malattia, di convalescenza del corpo sociale.

Ora, affrontiamola francamente questa questione, od almeno mettiamone qui davanti al primo Corpo dello Stato schiettamente le basi.

Nelle condizioni attuali d'Italia, il Governo deve rivolgere le sue cure allo svolgere dei commerci che si avviano per l'Italia, ovvero all'incremento dell'industria?... (*Rumori*) Mi pare di aver sentito susurrare: nè all'uno, nè all'altra; e sia pure così, perchè veramente non vi può essere antagonismo tra il commercio e l'industria.

Però io ho sentito parole e giudizi che non posso assolutamente ammettere.

Si è detto che tutta la protezione e tutti i sacrifici della finanza si son fatti a favore del commercio, e che nessun sacrificio si è fatto per l'industria. E venne fuori, fra gli altri, un conto di non so quanti milioni, mi pare, 10 milioni, che l'onorevole Rossi ha affermato che si erano spesi per i magazzini generali a favore del commercio. Chi ha dato queste informazioni all'onorevole Rossi, ha commesso un errore.

I fatti sono questi; si stanziarono diverse somme a favore dei magazzini generali e degli uffici doganali per circa 8 milioni (cifra che ho riscontrato questa mattina); dei quali se ne spesero circa 3 1/2, ed una metà di questa somma, fu assorbita dalla costruzione di edifizî per le dogane. La spesa fatta per le dogane non è certo ad esclusivo beneficio del commercio. Poi ci sono 4 milioni e 600 mila lire che sono ancora da spendersi, di modochè la somma fino ad ora spesa si riduce a esigue proporzioni; bisogna diminuire quella indicata dall'onorevole Senatore Rossi almeno del 75 0/0.

Ma poi, vediamo un po' cosa sono questi grandi interessi nostri, il commercio e l'industria? Hogià detto che, la geografia immutabile ci dice che l'avvenire dell'Italia sta nel commercio; l'Italia è principalmente dalla natura destinata ad essere viale e marittima commerciale, e marinaresca.

La questione industriale è molto importante, non c'è dubbio, ma va riguardata in

modo diverso. L'onorevole Senatore Rossi ha associato l'industria agricola all'industria manifatturiera e ne ha fatto una cosa sola; ciò era conveniente per sostenere la sua tesi. Io dico che non si possono separare i grandi interessi del commercio da quelli dell'industria. Chi pensasse di favorire l'industria, anche l'industria manifatturiera, negando di togliere gli impacci al commercio, farebbero danno all'industria stessa. Riflettete o Signori, che la nostra industria manifatturiera non ha ancora il suo mercato all'estero. Ora, cosa c'è di più utile all'industria che allargare il campo nel quale possa svilupparsi, allargando il mercato di spaccio de' suoi prodotti? E cos'è la potenza delle principali nazioni industriali se non la sterminata larghezza del loro mercato? Il mercato inglese è tutto il mondo, ed è quindi la prima l'industria inglese; il mercato italiano vuol dire *il bel paese che Appenin parte, e il mar circonda e l'Alpe*, ed è assai ristretto.

E poi, se volete veramente creare nel paese un'industria, sviluppate il commercio nazionale, al quale è impossibile dare una ripulsa, quando si limita a dirvi: facilitate il mio movimento, toglietemi gl'impacci, non tenetemi in conto di persona sospetta, ma lasciate che le mie navi possano sicuramente approdare, presto scaricare e presto ripartire. Io dico che non si può fare domanda più onesta.

L'industria agricola poi, non dimentichiamolo, è la industria madre, è la principale alleata del nostro commercio.

E su questo io non ho d'uopo di dir molte parole. Vi sono dottissime persone in questo augusto Consesso che mi possono insegnare.

Voi vedete, o Signori, come la nostra esportazione si può dire tutta agricola. L'agricoltura nostra, come ben a ragione ha osservato l'on. Senatore Rossi, è tutt'altro che in prospere condizioni; essendo pur troppo vero che i tentativi, fatti per istituire il credito fondiario ed il credito agricolo, sono stati quasi senza risultati; il debito ipotecario cresce, il credito dell'agricoltore non si apre che a patti gravissimi anche col pegno fondiario, l'imposta fondiaria è gravissima e sperequata, il macino e il dazio del sale colpiscono principalmente l'agricoltura. Forse verrà tempo in cui le cose procederanno diversamente; ma per ora succede al rovescio dell'Inghilterra, imperocchè,

mentre colà l'industria agricola pesava sulla industria manifatturiera, da noi è quest'ultima industria che inevitabilmente pesa sull'industria agricola. Ma perchè non vedremo se, senza offendere gl'interessi manifatturieri, siavi pur mezzo di rendere meno costoso per i nostri contadini il vestiario, la calzatura, gli strumenti del lavoro e certe altre produzioni dell'industria manifatturiera? Questo non sarebbe altro che un atto di giustizia e di provvida economia.

Io non vorrei che si credesse che con questa dichiarazione ci sia nella mente del Governo il più lontano pensiero di peggiorare la condizione delle nostre manifatture. Tutt'altro. Sono giardini i nostri centri manifatturieri, come quelli di Schio, di Biella ed altri; son veri giardini, dove l'ingegno italiano ha fatto una prova degna dell'antico nome dei manifattori italiani; ma, Signori, i giardini non devono pretendere che si trascuri la immensa distesa delle campagne, cioè l'industria agricola.

Epperò, o Signori, sta bene che alle industrie manifatturiere si conservino i vantaggi che loro derivano dai trattati, sta bene si cerchi anche nei nuovi trattati di distruggere certe anomalie giustamente lamentate che esistono attualmente, e coi quali si fece del libero scambio il rovescio. Sono noti questi difetti delle nostre tariffe convenzionali, e non ci vorrà molto studio, per correggerli. Ma non possiamo dare alle nostre industrie manifatturiere altri vantaggi, non possiamo avvantaggiarle con impedimenti materiali che aggravino la condizione della merce estera e impediscano ai nostri consumatori il raffronto colle merci nostre, e la libertà della scelta.

Perciò io dico, o Signori, si contentino i nostri industriali dell'affidamento che dà loro il Governo, che i loro interessi non saranno dimenticati nelle trattative che furono iniziate quest'anno pei nuovi trattati di commercio.

Le manifatture nazionali hanno già l'immenso vantaggio d'essere sgravati dal dazio d'introduzione, ed è giusto; hanno lo spaccio sul luogo, sulle porte dei consumatori, possono meglio studiarne i bisogni: non chiedano quello che non si può consentire.

Risulta dall'inchiesta industriale che invece le pretese vanno più avanti: si parla di protezione, di dazi difensivi, d'incoraggiamenti; di premi.

Ora, vorrebbero essi i punti franchi per loro e non per altri? oppure credono che siano utili le libertà a porte chiuse, dentro le mura, a mercato serrato? Io dico la verità che questo concetto non sono punto disposto ad approvarlo; mi parrebbe proprio di favorire la poltroneria industriale.

Il Governo deve procurare di migliorare le industrie, non deve peggiorare la loro condizione attuale colle riforme dei dazi di confine, ma per mia parte io dichiaro che non sono disposto di fare un passo, un mezzo passo di più, al di là di questi limiti. Preferisco, o Signori, parlando d'incoraggiamenti, un incoraggiamento aperto, palese, solennemente confessato, all'inganno che sarebbe la conseguenza di un sistema protettivo che farebbe crescere l'industria in serra calda, e si verrebbe al pessimo spediente di sofisticare l'atmosfera economica del Paese.

I doveri adunque del Governo sono questi: secondare la natura viale e commerciale delle nostre terre e dei nostri mari; aiutare per quanto le finanze del Governo lo consentano l'industria madre, l'industria naturale, fondamentale, l'agricoltura; aiutare le industrie accessorie; difenderle, mantenerle, in buono stato nei limiti che ho indicati; assecondare il loro naturale incremento, senza creare lo sforzo innaturale d'una febbre intermittente, o d'uno svolgimento artificiale.

Riguardo al punto della questione che specialmente deve formare oggetto delle deliberazioni del Senato, cioè dei danni che possono arrecare all'industria i depositi franchi, mi si permetta, anche per questa parte, che io esprima brevemente il mio concetto.

Io ho già detto che in una rappresentanza che si intitola « petizione contro le frodi doganali » e che fu presentata dall'onor. Senatore Rossi al mio onorevole antecessore (e che ignoro se firmata anche dall'onor. Senatore, perchè non ho che un duplicato, senza i nomi dei sottoscrittori) in quella petizione si fa una analisi minuta di tutte le frodi che si credesi praticate nei nostri uffici doganali.

Io non ne farò a quest'ora l'esame: mi basterà il far notare due cose. Che fra questi reclami i quali hanno pure delle cose degne di considerazione, ce ne sono alcune che toccano più da vicino l'istituzione dei punti franchi; tali le osservazioni che riguardano il magazzino fiduciario.

In quella petizione si denuncia il danno che l'esistenza di questi magazzini fiduciari, i quali appartengono alla dogana e sono dalla dogana affittati, recano alle manifatture; è naturalmente si crede che in questi magazzini fiduciarî si facciano lautî ed illeciti guadagni.

Io potrei leggere tutta questa lunga parte delle petizioni coi commenti che vi fa la Direzione generale delle Gabelle; potrei dimostrare che guadagni non vi si fanno, restando in molti casi inaffittati; ma il Senato me ne vorrà dispensare; la leggerò, se farà d'uopo in seguito, ma la conclusione è questa che tali magazzini sono negozi aperti a cui vengono merci estere, nei quali il compratore entra, vede se la merce gli conviene e dal raffronto è determinata la sua scelta. Se al raffronto prevale la merce estera, chi tiene il magazzino fiduciario vende la merce; altrimenti resta là. Se la merce resta invenduta, ha facoltà di riesportarla senza pagamento di dazio; tutto questo è consentito dalla legge vigente, ed è contro questi magazzini fiduciarî e fino contro la facoltà di riesportare le merci invendute che i petizionarî reclamano.

Ora, io dico la verità che coll'assecondare simili pretese si arrecherebbe davvero una profonda modificazione al nostro sistema daziario.

Queste pretese io le debbo nel modo più deciso respingere.

Noi abbiamo diverse qualità di magazzini a comodo del commercio e della stessa industria. Noi camminiamo, volere o non volere, anche in fatto di dogana verso la libertà, massime nella pratica esecuzione delle leggi doganali; tutti noi lo sentiamo: ogni giorno, ogni istante, in ogni affare, noi sentiamo la verità della massima che il *tempo è danaro*; tutte queste formalità, tutte queste complicazioni, tutti questi intoppi che inceppano lo svolgersi dell'attività economica del paese, tutti questi regolamenti per cautela della finanza, non riescono che a creare il malcontento, senza riescire per nulla ad impedire la frode a danno dell'erario cosicché io dico la verità, che a questi concetti restrittivi io non mi potrei arrendere mai, e debbo confessare che la più dura di tutte le punizioni che mi sarebbe inflitta, sarebbe di andare a ritroso, di camminare in un senso inverso a quello per cui abbiamo camminato fi-

nora, abbandonando la via splendida e diritta della libertà economica.

In quanto ai punti franchi in che cosa possono nuocere all'industria nazionale? Possono nuocere colla concorrenza a coloro che temono la concorrenza: non possono nuocere in altro modo. Nelle istituzioni extra-doganali le merci sono offerte dai mercanti, dai consumatori sono messe alla prova negli elementi di prezzo e bontà con le merci nazionali. E che perciò? non sarebbe questa la parte utile, ed accettabile, la parte buona dei punti franchi, la parte correttiva della libera concorrenza? Su questo io credo che non ci sia dubbio. Ma sapete chi è il grande creatore del contrabbando? Il protezionismo; mettetevi su quella via, creerate immediatamente il contrabbando, il quale ne è il correttivo ed il peggiorativo nel tempo stesso. Ciò è indubitabile. Nel fatto, se le merci nazionali, anche tenuto conto del dazio d'introduzione non prevalgono sulle altre estere, di chi è la colpa? ne approfitterà sempre il consumatore, guadagnerà anche il produttore cioè il manifatturiero, che dovrà migliorare i prodotti, o abbandonare una cattiva speculazione.

Permettetemi, o Signori, di citare un brano di un autore molto conosciuto per una circostanza speciale, quella di essere stato scelto dal governo francese fra i negozianti del trattato di commercio coll'Italia: il signor Ozenne. Non si tratta dei punti franchi, che in Francia non esistono, ma è un tema analogo perchè si tratta di merci proibite (*prohibées*).

Eccovi cosa scrive il signor Ozenne:

« L'industrie redoutait la présence sur le marché français des marchandises *prohibées* (notate, trattavasi di permettere nei depositi in franchigia l'introduzione delle merci non ammesse o respinte assolutamente all'entrata) qui, pensait-elle, allaient se substituer, dans les assortiments destinés à l'exportation, aux produits sortant des ateliers français. (Come si vede trattavasi, coll'introdurre le merci straniere non ammesse alla consumazione in Francia, ma che solo potevansi rinviare all'estero, di creare una vera concorrenza ai prodotti francesi destinati all'esportazione, senza alcun vantaggio dei consumatori all'interno. Ebbene?) *Malgré ces récriminations intéressées*, le Gouvernement persista. L'expérience a prouvé (scrive l'Ozenne dopo una esperienza di trent'anni) que

les craintes exprimées par l'industrie *étaient chimériques*. En effet, l'industrie n'a rien perdu de son activité, même dans ses échanges avec l'étranger. Loin de là, le mouvement s'accroît sans cesse. *C'est qu'en effet l'acheteur est là où le marché est le mieux approvisionné* et la présence des marchandises étrangères et même prohibées dans nos entrepôts, loin de nuire au développement de l'industrie et du commerce d'exportation, l'a singulièrement favorisé. »

Io credo, o Signori, che lo stesso debba dirsi dei depositi franchi per la parte più grave delle accuse che si fanno alla loro introduzione, cioè: « il danno all'industria nazionale. » Sarà invece, o Signori, uno stimolo, un utile stimolo all'industria nazionale; e ad ogni modo sarà un beneficio per la gran massa dei consumatori, sarà nel caso nostro un gran vantaggio che si arreca per la marina nazionale, la quale ricordatevi, è uno dei più grandi interessi del paese; ripeto, che non ne soffrirà l'industria manifatturiera perchè è collo sviluppo del commercio che si può allargare il mercato nazionale e fondare una grande industria.

Tutto il danno consisterà nel *permettere* il confronto, nel dare ai consumatori gli elementi di un retto giudizio, di una proficua scelta e nel creare per la nostra industria manifatturiera una utile e feconda emulazione.

Io credo, o Signori, di avere risposto, se non a tutti, certo ad una gran parte degli argomenti coi quali si è combattuto questo progetto di legge. Io spero che il Senato non vorrà negare al Ministero questo mezzo col quale egli crede di poter accrescere la produzione del paese senza danno della finanza, nè della industria nazionale.

Io spero che il Senato, mentre il Ministero non può a meno che respingere l'ordine del giorno proposto dall'Ufficio Centrale, vorrà onorare della sua approvazione il progetto di legge che il Ministero ha difeso, che mantiene, e del quale chiede l'approvazione.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Senatore Rossi per un fatto personale; lo pregherei a limitarsi al fatto personale.

Senatore ROSSI A. Non parlerò più di cinque minuti.

L'onorevole Presidente del Consiglio, Ministro delle Finanze, ha detto che credeva che, nel fondo, il vero movente della mia opposi-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 LUGLIO 1876

zione alla legge non fosse puramente di economia e di finanza. Egli soggiunse subito dopo, che già prevedeva che non saremmo d'accordo nell'indirizzo che dovranno avere le negoziazioni internazionali di scambio.

Ora, forse a difetto di pronta intelligenza, non mi riesce indovinare il concetto dell'onorevole Ministro, mentre egli potrebbe averne tre diversi: accagionarmi cioè perchè io rappresentassi l'industria, o perchè avessi tendenze protezioniste; la terza non la nomino nemmeno, perchè ogni ragione politica l'ho ieri affatto messa da parte.

Pregherei quindi l'onorevole Ministro a volerli essere alcun poco più esplicito, perchè io possa brevemente rispondergli.

MINISTRO DELLE FINANZE. Spiegherò meglio il mio concetto, che forse ho reso non abbastanza chiaro all'onorevole Senatore Rossi, con un esempio pratico, il quale non ammetterà nessuna dubbio.

Io ho esaminato, con la cura e con l'attenzione che meritava, la petizione presentata dall'onorevole Senatore Rossi, a nome di 51 industriali, con la quale petizione si accenna a diversi abusi nell'applicazione dei dazi; si accenna ad alcune riforme, e si invita il Ministro a tenerne conto nelle negoziazioni in corso dei trattati.

Ora, mi spiegherò chiarissimamente: sui concetti a cui non vi è nulla a dire, faremo e procureremo di assecondare i suoi consigli; ma vi sono dei concetti in questa memoria, i quali, se rispondono esattamente a quelli dell'onorevole Senatore Rossi, io dichiaro che non potrò essere con lui menomamente d'accordo, e per citarne uno concreto, citerò i magazzini fiduciarî, che, secondo questa petizione, non dovrebbero essere, o almeno molto limitati, fino al punto che non si dovrebbe consentire che le merci depositate nei magazzini fiduciarî e che rimangono invendute, potessero essere riesportate.

Se i concetti dell'onor. Senatore Rossi arrivano fino a questo punto, mi dichiaro in perfetta discordia con lui.

Se la cosa è diversa, potremo porci d'accordo.
Senatore ROSSI A. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ROSSI A. Io credo che l'onorevole Ministro delle Finanze abbia dato un'interpre-

tazione non esatta ad un brano dell'istanza dei fabbricatori, a cui, anche uno Stabilimento che mi appartiene, ha apposto la firma.

Io avea sperato che la misura che ho serbato nel mio discorso di ieri, fosse meglio apprezzata dall'onorevole Depretis. Ma sono contento che la sua migliore difesa oggi sia stata un'indiretta offesa fatta a me.

Anche le frasi hanno la loro moda, ed oggi esser chiamati protezionisti in Italia è una grande accusa!

Il signor Ministro non ha risposto che a ben poche parti del mio discorso di ieri, forse perchè il tempo gli mancava, tanto è vasto l'argomento.

Egli vantò la libertà del commercio.... ma qui siamo tutti d'accordo! farsi un simulacro di protezionismo per poi darsi la gloria di combatterlo!... siamo tutti d'accordo che l'Italia non è protezionista, la sua legislazione lo dimostra. Ma questo non è rispondere alle ragioni da me addotte ieri.

Non mi estendo di più; ho detto di non trattenere troppo il Senato, e attenderò il verdetto dell'urna; ma dopo che l'onorevole Ministro delle Finanze si è industriato per rassicurare il Senato che non vi sono i pericoli temuti di contrabbando, mentre mi avrebbe fatto piacere di udire almeno una parola, non di ringraziamento ma di cortesia, per le rivelazioni che ieri ho fatto, io ne lascio giudice la pubblica opinione.

L'onorevole Ministro crede di aver indovinato che non andremo d'accordo nella rinnovazione dei trattati di commercio.

Io non ho manifestato le mie idee in proposito, e lascio l'onor. Ministro allo Stato d'indovino. Io non dirò nulla personalmente; anche su questo argomento potrà il paese manifestare l'opinione sua. Intanto ci penserà l'onorevole Ministro delle Finanze; ed io spero che egli sarà ben persuaso che i negozianti esteri per la negoziazione dei trattati di commercio sono abilissimi e sanno bene quello che vogliono. Lo abbiamo provato nei trattati che vanno a scadere; mentre noi tutti patrioti come siamo, in certi punti economici non andiamo d'accordo; non c'intendiamo nè in teoria nè in pratica; ed è una disgrazia allorchè si tratta di voler saviamente costituire l'Italia economica come l'abbiamo politicamente costituita.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Lampertico.

Senatore LAMPERTICO. Signori Senatori, qualche espressione comunque cortese, che mi venne rivolta nella discussione generale, mi avrebbe dato il diritto di prendere la parola per un fatto personale, ma io non voglio rimpiccolire una grande quistione economica alle proporzioni di un fatto personale. Prego il Senato di porre benevola attenzione alle mie parole, prima di tutto senza preoccupazione di scuole, poi senza nessun'altra preoccupazione. Certo la legge è importante, ma non è una legge in cui dissentire dal Governo implichi menomamente una qualsiasi ombra di censura nè su tutto l'indirizzo politico del Governo, nè in particolare sull'indirizzo economico; è questione; come dicono gl'Inglesi, aperta.

Ciò mi preme dichiarare perchè in argomento così grave come questo nulla scemi la libertà degli apprezzamenti, della discussione, del voto.

Io, a dir vero, mi sarei atteso che il Governo opponesse a questo progetto di legge una questione pregiudiziale. Qual è l'indole della proposta? È una legge sempre di eccezione, una legge cioè la quale pone alcune merci fuori della linea doganale.

Come si possono veramente apprezzare le eccezioni, quando non si sono prima discussi i principii di massima? I principii di massima verranno in discussione nell'occasione della rinnovazione dei trattati di commercio. Ed io penso che sarebbe stato quello il tempo di vedere se sieno veramente necessari o no questi emporii franchi. In fatto, con un ordinamento di dogana più largo, gli emporii franchi possono riescire più innocui. Ma d'altra parte la storia ci ricorda che gli emporii franchi ebbero appunto origine nell'epoca in cui preponderava il sistema protettore. Storicamente gli emporii franchi sono il compenso, il correttivo, il complemento del protezionismo.

Oggi più che d'altro si è mostrato preoccupato l'on. signor Ministro delle Finanze di combattere questo fantasma d'idee protezioniste, che vengano a turbare quella prosperità che sola può ripromettersi dalla libertà. Ma non gli è nemmeno venuto il sospetto che queste idee di protezionismo avesse a cercarle un po' più da vicino, avesse a cercarle cioè nello stesso

progetto di legge che oggi è sottoposto alle deliberazioni del Senato?

Da chi venne dato principalmente l'assetto alle franchigie dei porti? Da quel Ministro, il quale con maggior coerenza di logica, e con maggiore energia d'impulso ha attuato il sistema protettore. Le franchigie di Dunkerque vennero date a quel porto dal Colbert nel 1662, Le franchigie dal Colbert furono date a Marsiglia nel 1669. Non rinnoviamo ora la questione se trattisi di città franche o porti-franchi. Non è d'uopo parlare delle ville franche, dei borghi franchi, dei castelli franchi, sparsi in tutta Italia da Girgenti a Pinerolo, e dal Principato Ulteriore e dalla Capitanata alle regioni Venete. Franchigia ebbe sempre un senso meno generale e meno alto di libertà, e non l'avrebbero in Italia tante terre franche, se allora fosse stata libera l'Italia.

Ma, non si accorge l'onorevole Ministro donde perfino si sieno prese le espressioni di questo progetto di legge? Persino quella espressione che egli oggi ha sostituito a quella di punto-franco, è la stessa delle ordinanze di Colbert. L'onorevole Ministro invece di punto-franco ha detto stazione: ebbene, non sono forse le *étapes*, che il Colbert ha istituito insieme ai porti franchi di Dunkerque e di Marsiglia?

Quando nel Congresso delle Camere di commercio si è detto che si potrebbe fare dell'Italia tutta un porto-franco, non si rammenta il signor Ministro che precisamente quell'espressione è appunto nell'ordinanza di Colbert, il quale mirava di fare della Francia « *une étape générale* »

Io non so come non fosse stato assai più corrispondente al buon risultato di questa discussione l'aspettare che si discutessero i principii sommi della riforma daziaria.

Se i regolamenti daziari sono uggiosi, andranno dunque modificati, e perchè allora introdurre in vista di essi le franchigie, che, essi modificati, non più occorrerebbero? o che! vogliansi abolire pei punti-franchi, ma inalterati mantenerli, anche dove contengono vessazioni inutili per tutto il rimanente del Regno?

È come si può regolare gli emporii, senza contemporaneamente stabilire le norme pel transito, che come fu detto dalla tribuna francese è un *entrepôt flottant*?

Ma la questione pregiudiziale che io speravo che il signor Ministro indovinasse, quando io con insistenza avevo pregato il Senato di non discutere ora questo progetto di legge, ormai è posta fuori di causa.

La legge si è voluto discuterla: discutiamola dunque.

Signori, state in guardia: è un debito di lealtà il mio di mettervi in sull'avviso. Sapete che le istruzioni le quali accompagnavano la legge *dei sospetti* del 1793, qualificavano per eminentemente sospetto colui il quale combatteva proposte credute liberali, e le combatteva con sempre in bocca la libertà. È precisamente quello che a me accade oggi di fare; ma tra voi non avvi fortunatamente un Chaumette, e nessuno di voi mi crederà tanto malevolo per supporre che io intenda di persuadere il Senato come conforme alla libertà quello che io a libertà credessi contrario.

Poichè dalle definizioni ha cominciato l'onorevole Presidente del Consiglio, darò io pure una definizione. Ho bisogno di definire protezionismo, e lo definirò in modo che nulla ci avrà a ridire nè l'onorevole Ministro, nè persino il venerando Senatore Michellini.

Qual è il principio che informa il sistema protettore?

Si è quello, per cui si vuole l'intervento legislativo per dirigere l'attività economica ad un campo piuttosto che all'altro, ovvero per portare l'attività economica in un punto dello Stato piuttosto che nell'altro.

È corretta la mia definizione?

Ebbene: l'antagonismo d'interessi, di cui si è tanto parlato, chi veramente lo ha suscitato, se non appunto questo progetto di legge.

Non sarebbe ora il tempo di discutere dei principî i quali informeranno i nuovi trattati di commercio. Non basta certo un'enunciazione generica: le idee d'uopo è vederle ridotte in legge, perchè veramente si possano apprezzare. Pure, dalle dichiarazioni dell'onor. signor Ministro delle Finanze, mi riprometto forse di non dissentire da lui in quella occasione. Egli ha detto, che non vuole saperne di sistema protettore, ed io sono con lui. Egli ha detto di tener conto degli interessi esistenti non solo, ma ha detto inoltre di apportare rimedio a certe disposizioni, le quali sono protettrici dell'industria straniera più che dell'industria

nazionale; e in ciò lo applaudo di gran cuore. Egli ha detto che si conformerà ai principî che la scienza economica proclama di libero cambio, e che li attuerà, come richiede l'arte economica: cioè non già contraddicendo, ma preparando le verità che la scienza professa; restringendo quindi bensì il letto del fiume, perchè però esso abbia più rapido corso, non perchè ringorghi all'indietro.

Or bene: questo progetto di legge sostituisce all'eguaglianza un sistema che, nel campo politico, nel secolo XVI si sarebbe detto il sistema di contrappeso. Con esso proteggonsi gli interessi di alcune città, gli interessi marittimi: che se noi oggi entriamo in questa via, onor. signor Ministro, se oggi proteggiamo certi interessi, domani saremmo richiesti di proteggere gli altri: oggi i marittimi, domani ci faranno premura gli industriali e gli agricoli. Non deviamo, o Signori, dai veri principî di libertà per l'allarme di una immaginaria lega di protezionismo, non facciamo noi opere di protezionismo!

Si disse che gli emporî sono diminuiti d'importanza in causa delle migliorate comunicazioni, per cui le merci si portano direttamente al luogo di spaccio e consumo. Ed invero, dove prosperavano maggiormente le fiere e dove più pertinacemente si sono mantenute, si è nei paesi privi di libertà, ed in quelli a ogni modo privi di quella grande libertà di fatto, che al commercio viene dalle buone comunicazioni. Sino a qui nessun dubbio.

Però non è tutto. Avvi un altro ordine di considerazioni, sul quale mi è d'uopo tanto più richiamare l'attenzione del Senato dopo il discorso dell'onor. signor Ministro: badiamo di non formarci illusioni, le quali sarebbero fatali all'interesse economico d'Italia.

L'onor. signor Ministro delle Finanze si compiace più che tutto dell'idea, che l'Italia sia essenzialmente chiamata dalla sua posizione a favorire il commercio e il transito: che debba in secondo luogo avere a cuore gli interessi agrari, e che del resto abbia a coordinare a questi gli interessi dell'industria.

Mi è d'uopo di completare il pensiero, ieri adombrato dall'onorevole mio amico Senatore Rossi: e con ciò egli si persuaderà che non è già un freno all'industria che si voglia porre

da chi si studia di preservare sane e robuste le forze, che in essa trovano impiego.

Egli ha detto che non bisogna trascurare gli uni in confronto degli altri i vari campi della attività economica, e sta bene; ancora però non basta.

Si è tanto parlato degli empori che in altri tempi fiorirono in Italia: ma donde gli empori avevano il movimento e l'impulso? Dalla produzione nazionale. Il commercio, o Signori, sarà degl' emulo del commercio delle altre nazioni quando dell'industria straniera sarà degna emula l'industria italiana.

Mi si permetta una breve citazione. « La ricchezza e la potenza di un paese, per quanto da questo dipende, devono sempre essere in proporzione al valore del suo annuale prodotto, che è il fondo da cui tutte le imposte in ultimo devono essere pagate. Ora, l'economia politica di ogni paese si è di aumentare la ricchezza e la potenza della medesima. Esso adunque non deve dare alcuna preferenza, alcun incoraggiamento al commercio esterno di consumo sopra il commercio interno, nè al commercio di trasporto sopra alcuna industria. »

Io non vi dirò, Signori, da chi sia presa questa citazione. Certi nomi che nessuno più di me rispetta, troppo si sono profanati in questi ultimi tempi, perchè io osi ancora di pronunziarli. Semplicemente dirò da chi l'abbia preso, se mai alcuno sospettasse ch'io l'avessi attinta da qualche scrittore protezionista, e ciò gli direi per fargli una cara sorpresa.

Venezia, Genova, in altri tempi prosperarono per gli empori, ma gli empori alla lor volta perchè fiorirono? Venezia fu detta la Londra di altri tempi; il suo arsenà era il Plymouth; la sua piazzetta, i suoi canali erano i docks; ma ciò fu possibile solo perchè Milano con le sue fabbriche di armi, le quali avevano corso in tutta l'Europa, ne era la Birmingham; e Firenze co' suoi tessuti, colle sue arti maggiori e minori ne era la Manchester. « È vano il credere che un popolo acquisti indipendenza commerciale, se non svolgerà i suoi mezzi naturali in guisa che diventino una potenza nel mondo; è vano il credere apra un vivo cambio con altri popoli se non ha esso medesimo che dare in cambio. » Consultiamo la nostra storia.

Pisa, Livorno, Talamone di Siena, non avevano altra gara, che di accaparrarsi lo spaccio

delle industrie fiorentine. Genova, essa stessa che non potè nelle industrie emulare Venezia, aveva però dietro di sé le industrie lombarde e di niente altro si preoccupava che di assicurarsi lo spaccio dei prodotti della Sicilia, degli olii, dei grani, degli zolfi, dei vini così detti *latini* in contrapposto dei vini greci.

Forse in nessun altro paese mai come nei Paesi Bassi i raggi altrove divergenti si riunirono in un sol fuoco. Forse in nessun altro paese, se non oggidì nell'Inghilterra, si verificò un così grande movimento di cambi.

Ma, credete voi che la prosperità dei Paesi Bassi sia provenuta dalle sole commissioni, dalle spedizioni, dai noli? Tutti questi vantaggi dipendenti dal commercio intermedio i Paesi Bassi non li avrebbero potuti ritrarre se non avessero avuto i 18 mila lanaiuoli di Gand, i 50 mila operai di Bruges, i panni di Lilla, i tappeti di Arras, le tinte di Hardwright, l'apparecchio delle cuoia ad Anversa, i mietetti di Valenciennes, le armi di Liegi, le armature di Bruxelles.

La storia registra il fatto solo di una Nazione commerciante che si è isolata dalla vita economica nazionale, ed è l'Ansa germanica.

L'Ansa non tenne conto della industria nè dell'agricoltura germanica, ma appunto per questo l'Ansa non fu nella storia della Germania che uno splendido episodio. L'Ansa decadde persino più rapidamente delle città italiane, perchè il commercio di queste aveva una base più solida, dacchè la aveva nelle industrie nazionali,

No, o Signori, non creiamoci illusioni, onde non ci abbia a toccare come al viandante, il quale sopra lo spazio delle aride sabbie vede il simulato vaneggiare di un lago, ma quanto più appressa più vede restringersi il mentito margine, e più la speranza gli si allontana.

È questo, o Signori, è questo, signor Ministro, l'errore fondamentale di questo progetto di legge; che mentre si enuncia in nome di libertà, esercita invece un vero protezionismo a favore degli interessi mercantili. E non ci accorgiamo che gli interessi mercantili non prosperano, se non prospera tutta l'economia nazionale: che vano è il riprometterci vivo nè anche il commercio intermedio, se vivo non sia il commercio nazionale.

Si è detto: se togliete la franchigia, il com-

mercio marittimo dovrà decadere. Non si dimentichi che i fatti economici sono complessi. Si può mai credere che sia la sola abolizione della franchigia, la quale possa togliere la prosperità ad un porto, e che sia la concessione della franchigia, che da sé sola possa imprimergli attività di traffici?

Potrei colla storia alla mano ricordarvi paesi marittimi che non ostante la franchigia languirono, e che senza franchigia fiorirono.

Guardiamoci dal far dipendere da una sola causa quegli effetti economici, che non dipendono da essa sola, nè da essa prevalentemente.

Il signor Ministro disse cose verissime, col ricordare il gran danno che deriva al porto di Genova dalle stallie, che i bastimenti sono costretti di fare nelle sue acque. Chi può negare che la nave salperà preferibilmente ad un porto dove può essere scaricata in ventiquattro ore, anziché ad un porto dove occorrono venti e più giorni? Chi negherà la perdita, che ne deriva al commercio?

Verissimo; ma ciò ben dee farci desiderare facilità di approdi, opportunità di fondachi, rapidità di meccanismi: che cosa ha a che fare colla franchigia?

Son queste le comodità, di cui vanno ricchi i *docks* inglesi, e di cui Genova soffre angustia. Abolite la franchigia, e nessun rimedio con ciò vi si sarà posto.

Pur troppo son altre e gravi le cause, che hanno contribuito, e, temo, contribuiranno ancor più a deviare il transito dai nostri porti.

Sa l'onor. signor Ministro, che in causa delle tariffe ferroviarie, la merce poté da Trieste andare a Monaco per Vienna con minor costo che direttamente pel Brennero?

Ora, si aggrava il pericolo, che la Südbahn, del tutto ormai estranea agli interessi d'Italia, anche senza artificiosamente deviare il transito dei nostri porti, solo col non curarlo, già lo pregiudichi.

Su questo punto, ben altrimenti grave che la privazione di speciali franchigie, venne già in altro luogo richiamata l'attenzione dell'on. signor Ministro delle Finanze.

Venezia, Genova del pari ne sono seriamente compromesse. Non preoccupiamoci di inconcludenti favori, quando ci troviamo dinanzi a pericoli così gravi.

Col dare tanta importanza alla franchigia, si

crede che con essa sia posto rimedio a tutto, e così si distruggono le nostre sollecitudini dal porre rimedio ai mali veri.

Senz'uopo ora di specificare questo o quel porto, io ho fatto un'attenta disamina delle diminuzioni, che si asseriscono conseguenti nei traffici in causa dell'abolizione delle franchigie.

Alle diminuzioni potrebbersi contrapporre altri aumenti: ma consideriamo pure in sé e per sé le diminuzioni.

Diminuiva, dicesi, nei porti il transito di combustibile. È vero, ma, se rammentate, si fu in quell'anno che la provvista dei combustibili si dovette fare in Germania anziché nell'Inghilterra, e ciò in causa degli scioperi.

Diminuiva il transito dell'indaco e del cotone. È vero, ma solo che poniate mente alle tariffe delle ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo ne trovate una tale cagione, che non trova compenso in franchigia qualsiasi.

Diminuiva il transito degli olii. È vero, ma ciò si verificò quando la previsione di annata propizia avea causato un forte ribasso di prezzi.

Diminuivano infine i nuovi approvvigionamenti di grani. È vero, ma non tenete conto dei forti depositi dell'anno prima, ancora giacenti?

Signori, prima che sorgesse la questione dei punti franchi, fu detta, e in nessun luogo meglio che a Genova, la vera cagione per cui i porti commerciali d'Italia non possono emulare quelli d'altre nazioni. Si è la sicurezza di trovare pronto il carico di ritorno, che forma la precipua condizione per attirare ad un porto la navigazione ed il commercio.

Si fa il confronto fra Genova e Marsiglia. Il vero si è, che Marsiglia è porto della Francia, che solo col profitto sopra un movimento d'affari per otto miliardi ha potuto saldare gran parte del contributo di guerra. Genova invece è porto d'una nazione, ben ancora lontana dall'aver messo a profitto tutte le sue terre, tutte le sue forze. Non fate dunque il confronto fra Genova e Marsiglia: il confronto vero si è quello tra Italia e Francia. Che Italia diventi popolosa, e ricca d'agricoltura e industrie, e non dubitate che si avvivi senz'altro il movimento dei suoi porti.

Senza di ciò, come volete che lo specchio vi dia l'immagine di quello che non esiste?

Ha detto l'onorevole Ministro che, creando lo

smercio, con questo solo sarà creata la produzione.

Ma, non occorre che il Say formulasse la sua teoria dello spaccio, perchè si avvertisse un fatto molto naturale, molto ovvio: che nulla si può comprare se nulla si ha a dare in cambio.

Si accresca dunque la produzione, e vedrete ch'essa si creerà lo spaccio da sé.

Ma fino a che non abbiamo potenza acquisitiva, poca consolazione avremo dall'aver favorito lo smercio intanto che nulla si ha da smerciare.

Col presente progetto di legge si dà un incentivo a quel commercio, in cui di due capitali che si stanno di fronte nel cambio, uno tutto al più è capitale nazionale, se pure non sono entrambi capitali esteri. Io non deplorò questo commercio, anzi lo desidero; ma non posso desiderare che con un incentivo artificiale si dirigano i capitali a questo commercio in confronto della produzione nazionale.

Abbonda forse tanto l'Italia di capitali, che nostro unico pensiero sia quello di trovarci uno sfogo, quasi fossero superflui agli impieghi domestici?

Non è dunque vero, onorevole signor Ministro, che l'antagonismo d'interessi si è questo progetto di legge che veramente lo crea?

La Camera di commercio di Torino ha rammentato che all'epoca delle franchigie nessuna delle case commerciali delle città interne poteva emulare le case di commercio di Genova; e la Camera di commercio di Torino ha avvertito, che quando si ristabiliscono le franchigie, d'uopo è che i commercianti dell'interno mandino le loro merci ai porti-franchi, dacchè in essi soli possono farsi le manipolazioni occorrenti per porle in circolazione: ed eccoli così costretti a far percorrere alle loro merci un giro vizioso, e costretti ad assoggettarsi a forti spese di commissione. Crede l'onor. Ministro, che tutto questo non si risolverebbe in un aumento di prezzi?

Consideriamo per un momento l'emporio per la comodità ch'esso può dare all'industria: dimentichiamo per un momento i danni che contrappesano il vantaggio.

Ma credete voi che pel fabbricante sia in questo riguardo lo stesso l'aver il porto-franco vicino o lontano? Se nel porto-franco voi ri-

conoscete maggior agevolezza di provviste e di spacci, il fabbricante, che lo ha vicino, potrà evidentemente approfittarne più di quelli che ne sono discosti. Noi dunque con questa legge, anche per quel tanto di buono che i porti-franchi possono avere, facciamo un male, intervenendo noi a favore degli uni in confronto di altri, e diventando così gli arbitri della concorrenza.

Si è molto parlato in questa discussione del contrabbando. Come si sarà accorto l'onorevole signor Ministro delle Finanze, per me la questione del contrabbando, comunque gravissima, è però di una secondaria importanza, in confronto di quella che hanno le considerazioni di altro ordine da me fatte sugli effetti economici della legge.

Con tutto ciò mi si conceda di affermare che in tutti i discorsi, che mi accadde di udire ieri ed oggi sul contrabbando, io ammirai (vogliano perdonarmi) molta ingenuità.

Si sono scritti dei trattati sulle arti del contrabbando: ma chi può illudersi di conoscerle tutte?

Forse io corro pericolo di accrescerle colla immaginazione, dacchè, l'onor. Senatore Balbi-Piovera può darmi fede, dietro le sue parole io mi sono studiato di fare un severo esame di coscienza, e non sono riuscito a scoprirmi reo di un solo contrabbando, nemmeno di aranci. (*ilarità*)

Non so resistere alla seduzione di addurre la magistrale descrizione del contrabbando, fatta da un insigne economista, così poco amico dei vincolisti, ch'egli persino si prese il gusto di crearli e di creare anzi per loro sì leggiera denominazione, tanto per pigliarsi la soddisfazione di combatterli.

Vi ha un contrabbando minuto e quotidiano, affare da viaggiatori, cocchieri, contadini della frontiera; havvene uno alquanto più esteso e metodico, praticato come mestiere da piccoli rivenditori; un altro astuto e pacifico, che si opera dai mercanti, nell'atrio stesso della dogana, con dichiarazioni bugiarde, con segrete connivenze; e il contrabbando solenne, al quale un vasto ordinamento e i capitali arrischiativi conferiscono proporzioni e, quasi direbbersi, tutta la dignità d'una grande industria. Di questo si è potuto studiare e rivelare i segreti e quasi ammirare le opere. Giunse a liberare

da ogni rischio i compratori o speditori, convertendolo in premio fisso, e dando malleveria dei valori che gli venivan fidati. Si costituì in perfetto ordinamento gerarchico: capibanda, esecutori, sentinelle, esploratori, uomini e femmine, vecchi e fanciulli, ciascuno ebbe la parte sua, agirono in armonia, sotto gli ordini più precisi, a giorni fissi, ad ore rigorosamente contate. Con vena inesausta d'invenzioni mise alla tortura i più sagaci amministratori e i più scaltriti custodi, e tutti i mezzi vi furon fatti concorrere.

Che volete? Quando si fanno certe descrizioni, tutte stereotipate, di un porto franco, io non so liberarmi da una reminiscenza classica.

Mura alte, robuste le porte, severe le scelte!

Pare che siansi presi perfino i vocaboli da una certa ode latina, ma si dimentica di soggiungere, che bastò un'amica nube, perchè tutte le cautele di Acrisio fossero eluse. Io non vorrei davvero che fossero del pari frustrate tutte le cautele di Acrisio Depretis. (*ilarità*)

Qual prova più lampante di quella che ci ha messo oggi in mano lo stesso Ministro delle Finanze? Avrete fatto attenzione al regolamento che si compiacque di leggerci del porto-franco di Genova. Non avete fatto attenzione, come sia minuzioso, diffidente, sospettoso? e non vi è venuta l'idea, che se si trovò necessario di circondare il porto-franco con tali prescrizioni, sia stata l'esperienza ad imporle? Questi regolamenti *a priori* non si fanno: e come l'argine suppone il fiume, simili prescrizioni presuppongono i fatti, in vista dei quali si sono fatte. Non avevo diritto di ringraziare il signor Ministro, che la prova a noi l'abbia fornita egli stesso?

Ma non insisterò più oltre sugli effetti, che dalla legge deriveranno alla finanza, bensì ho necessità di considerare di nuovo e sotto altro aspetto le conseguenze economiche.

L'onorevole Ministro ha detto, citando l'Ozenna, che benefici alle industrie sono questi bacini dove si raccolgono le merci, soggiungendo che si verificasse per causa di essi del contrabbando che le industrie non devono più soffrire di quello che soffrono del contrabbando che avviene lungo le coste.

Sembra da quanto disse il Ministro che a questi bacini egli attribuisca pel commercio la

capacità moderatrice, che pei fiumi hanno i laghi aperti.

Come potrete misurarla questa capacità moderatrice del commercio?

Tenete conto dei soli efflussi che avvengono mediante l'emissario, nelle vie cioè palesi e regolari?

Ma e chi può tener conto di quelli di infiltrazione e di evaporazione?

E notate che in economia come in idraulica la circolazione per infiltrazione non ha limite a priori, nè di estensione, nè di profondità; a priori non vi sono rocce impermeabili.

In economia contano non solo i mali certi ma benanco i timori. Li diremo non giustificati, se nel 1874 si sono verificate alle leggi gabelle 14,651 contravvenzioni?

Ora, non mi domandate quali siano le nuove forme che offre al contrabbando l'istituzione dei punti franchi.

Appunto perchè non si arriva mai a conoscerle tutte le arti del contrabbando, appunto perchè fatta la legge, trovato l'inganno, non dobbiamo noi sfidare il contrabbando, come se esso non sapesse assumere forme nuove.

Non so chi sia stato il primo ad avere la felice idea di sostituire alla espressione di *porto franco*, che era sospetta, la innocente espressione di *punto franco*. Poteva essere più discreto?

Si contentò di indicare uno spazio così minimo, che persino denominò dall'ineseso! Ma l'ineseso, dice il Vico, ha la virtù dell'esteso, e un matematico ci avviserebbe, che dal flusso del punto si genera la linea e dalla linea retta un'infinità di curve: son quelle appunto in cui temono d'essere avviluppati i fabbricanti italiani. Sanno che certi fiumi qualche volta spariscono in qualche gorgo, in qualche imbuto, perfino di sotto a monti e poi ricompaiono.

Temono che le acque del porto franco scaturiscano, non si sa come, tutto ad un tratto in questa o quella città: come le cavità più interne hanno talvolta comunicazione colle alte maree.

L'onor. signor Ministro esattamente distinse i dazî protettori ed i dazî meramente fiscali.

Sia pure il dazio soltanto fiscale: una volta che è stabilito in quella certa ragione, il fabbricante ne tien conto. Se quindi la legge offre modo di eludere il dazio, vien meno alle con-

dizioni ch'essa medesima ha fatto alle industrie. Non si domanda un dazio più alto, ma si chiede che quel dazio, che è stabilito dalla legge, sia poi reale. Non si chiedono per l'industria condizioni migliori: si chiede che non sieno fallaci quelle, di cui il fabbricante ha tenuto conto nel dare assetto alla sua industria, e di cui avea diritto di tener conto, perchè sancite dal legislatore.

La concorrenza sarà tutta a vantaggio dei consumatori! Ma se ponete le fabbriche nazionali nelle maggiori incertezze, se, oltre all'alea del biglietto a corso coattivo, sostituito alla circolazione monetaria, li esponete a nuove alee, non credete voi, che i fabbricanti ci facciano scontare queste incertezze, ricattandosi a buon conto nel prezzo?

Ed ora dalle considerazioni generali scendiamo un momento all'esame concreto e positivo della legge, che, bisogna dire il vero, mi pare che finora si sia messa un po' troppo da parte. Che cosa dice la legge? La legge ci dice che verranno date facoltà ai Governi d'istituire di questi punti franchi nelle città principali marittime. Dove? La legge non lo dice. Con quali guarentigie? Con sufficienti guarentigie. La parola *sufficiente* vorrebbe dire corrispondente al fine che ci proponiamo; ma poichè la previdenza non si accontenta di raggiungere appena appena il fine che si propone, sufficientemente non significa talvolta che mediocrementemente.

La legge adunque comincia ad annunciarsi di una eccessiva arrendevolezza; subito dopo però si fa brusca ad un tratto e dichiara che vuole queste guarentigie contro ogni possibile frode!

Chi potrà immaginare tutte le frodi possibili? Noi allora dovremmo armarci non solo contro i pericoli, ma anche contro i sospetti; ed io non conosco nella nostra legislazione una legge la quale dia altrettanta balia al potere esecutivo.

Si è detto in altro luogo che la legge dei lavori pubblici attribuisce al potere esecutivo la facoltà della classificazione delle strade nazionali e dei porti di prima categoria. Lascio stare che i criterî i quali fanno sì che un porto o una strada siano ascritti a quella categoria, sono sempre ben più determinati di quelli che possono qualificare una città marittima in con-

dizioni siffatte da doversi preferire alle altre. Ma almeno una volta fatto il decreto di classificazione pei porti o delle strade, esso non può esser mutato se non per legge, ovvero per l'avverarsi di determinate circostanze stabilite dalla legge. Qui invece si dà al potere esecutivo la facoltà di dirigere il movimento dei traffici a questo od a quel porto non solo, ma riservandosi anche il diritto di togliere poi quello che una buona volta si era dato.

Si è detto in altro luogo, che il potere esecutivo questo arbitrio non lo ha.

Non lo ha nel testo della legge che si delibera: ma lo ha in quelle, a cui essa si richiama, e che diventano essenzialmente complementari della legge medesima.

Non è forse vero, che il regolamento doganale nel 1862, che è parte integrante di questa legge, annovera come parte del sistema penale delle contravvenzioni di finanza, la perdita delle facoltà, che le leggi di finanza concedono, e di che si sia abusato?

E lo stesso regolamento non applica questa penalità nella recidiva di chi si trovasse in frode per una differenza nei depositi, la quale superi, ora non ricordo bene, chè limite? E le istruzioni che accompagnano la nostra tariffa non dà il potere all'intendenza di finanza di sospendere la facoltà delle importazioni temporanee, e al Ministro quella di divenire in questo riguardo a esclusioni individuali e locali?

Ecco dunque, che anche dopo aver fatto grandi dispendi per assicurarsi il beneficio della franchigia, una città potrebbe un bel giorno per una delle tante possibili frodi vedersi tolta senz'altro la stessa franchigia.

Domanderei al Senato un breve riposo.

(La seduta è sospesa per pochi minuti.)

PRESIDENTE. Si ripiglia la seduta: la parola è all'onorevole Lampertico per la continuazione del suo discorso.

Senatore LAMPERTICO. Si è tanto discorso della registrazione, da far consistere la differenza dei punti-franchi dai magazzini generali, nell'essere obbligati i magazzini generali alla registrazione delle merci e nell'esserne esenti i punti franchi. Ma perchè dunque i fautori della legge si acconciano a disposizioni, che non escludono poi nel Governo la facoltà di stabi-

lirla negli stessi punti-franchi quando ne riconoscesse il bisogno?

Comprendo benissimo, che certi privilegi una volta dati non si tolgono più: avviene anzi allora fra quelli, che ne godono una mutua assicurazione.

« *Cum sibi quisque timet, quamquam est intactus, et odit.* »

Ed allora perchè dare al Governo una facoltà non meno eccessiva che oziosa?

E più temo un arbitrio che influisce direttamente sull'economia della Nazione.

Si è detto molte volte nel corso di questa discussione del privilegio *naturale* che hanno le città marittime, cosicchè non sarebbe ora la legge a crearlo: la legge non farebbe che riconoscerlo.

Non è vero: noi con questa legge ai vantaggi naturali ne aggiungiamo uno che dipende da noi il dare o il togliere.

Mercato naturale di un porto non è forse quello sino dove esso estende le sue relazioni di approvvigionamento e di spaccio, ma ciò per quelle condizioni favorevoli di popolazione e di sito che offre esso medesimo?

Ebbene; col concedere o negare la franchigia, noi a nostra posta allarghiamo o restringiamo il mercato naturale dei porti.

Ricordiamoci, Signori, che fuvi un tempo in cui Genova ha perduto il commercio dei grani, e perchè? perchè esso dirigevasi preferibilmente a Livorno, ove non erano diritti differenziali. Ma un'immunità, un'esenzione, un privilegio non portano gli stessissimi effetti di un diritto differenziale?

Quale è la più gran linea naturale del commercio che quella che congiunge l'Adriatico colla Svizzera e col Reno, e quindi i Paesi-Bassi e l'Inghilterra coll'Egitto e coll'India?

Eppure vi fu un tempo che con un argine artificiale questa gran linea in causa dei diritti di catena sopra i canali lombardi e dei diritti gabellari che, contro il trattato del 1815, si erano attuati negli Stati modenesi e parmensi, era del tutto abbandonata, ed il commercio, che le sarebbe naturalmente appartenuto, faceva capo a Genova invece di far capo a Venezia. Le stessissime conseguenze si avvererebbero riguardo di quei porti a cui date la franchigia in confronto degli altri a cui la negate.

Una legge francese del 1810, dà « facoltà al

Governo di aumentare e diminuire le tariffe, di permettere e proibire importazioni ed esportazioni, di concedere e negare i depositi. »

Quello che ora facciamo noi, senza che possiamo giustificarci, come la legge del 1810, colle necessità della guerra, se pure la guerra stessa arriva a giustificare giammai una legge siffatta!

La legge che ci viene proposta, ci fa affermare il principio della franchigia dei porti, ma non ci dice nè i limiti nè le condizioni di essa, mentre solo dal conoscere i limiti e le condizioni si può veramente formarsi il giudizio sopra la bontà e sopra il difetto della legge. Noi dunque ci rimettiamo alla gran mercè di chi nel corso del tempo sarà chiamato ad applicare la legge!

Certo l'onor. Ministro delle Finanze ci porterà da sua parte ogni discrezione; ma possiamo noi deliberare una legge che oggi può essere interpretata con severità e domani con rilassatezza? Non teniamo noi aperto l'adito ad una continua agitazione per far premura sugli uomini, che si succedono al Governo, ora in un senso ora nell'altro?

Questa legge, io direi legge dei *ma* e dei *se*; ed i *ma* ed i *se*, secondo un detto volgare, non sono precisamente il porto degli uomini di Stato? La legge ammette la franchigia, *ma* vuole non pregiudicare le finanze; la legge vuole concedere la franchigia alle principali città marittime, *ma* non dice a quali, se ad una sola, se a poche, se a tutte; la legge è legge delle concessioni, e nello stesso tempo delle ritrazioni, dei desiderî e dei dubbî; si annunzia come legge di libertà, ed è nello stesso tempo legge di arbitrio; è fatta in odio della registrazione, e prepara l'adito a ristabilire la registrazione.

Signori, timidamente si era annunziata una questione pregiudiziale, che godo non si sia sollevata oggi dal Presidente del Consiglio dei Ministri. Si è detto che era una legge approvata dalla Camera dei Deputati; nessuno più di me rispetta le deliberazioni della Camera dei Deputati; ma io penso che il vero modo di rispettarla sia quello di esercitare noi pure il diritto che ci dà lo Statuto, come essa lo eserciti.

Lo Statuto ci dà diritto di discutere qualsiasi legge, articolo per articolo, e quindi il diritto di emendarla; lo Statuto vuole che ogni

legge sia sottoposta alla nostra approvazione, il che suppone in noi la facoltà di non approvarla, se non altro, per dar tempo a più mature e più ponderate riflessioni. Si mormorò per un momento che questa era una legge eminentemente di finanza. Conosco le celebri conclusioni che vennero adottate dalla Camera dei Comuni in Inghilterra, in seguito a proposta di lord Palmerston, quando la Camera dei Pari aveva respinto l'abolizione del diritto sulla carta. Si proclamò allora il privilegio della Camera dei Comuni, quando si tratta di fare, come si dice, i fondi allo Stato, di provvedere alle vie e mezzi. Tutto questo io so; ma so inoltre che i rapporti tra la Camera dei Deputati ed il Senato, scritti nel nostro Statuto e negli Statuti a cui ebbe il nostro ad informarsi, non sono precisamente quelle relazioni, le quali si sono col tempo stabilite fra la Camera dei Comuni e la prima Camera d'Inghilterra. So che nella stessa Inghilterra, ed a me lo insegna il maestro degli scrittori costituzionali inglesi, in molte occasioni non si oppose dalla Camera dei Comuni il privilegio, tanto essendo commista l'indole economica e la finanziaria delle deliberazioni prese dalla prima Camera, che non si sarebbe potuto stabilire la linea di separazione.

E so che in una discussione sopra una modificazione proposta al Senato subalpino per la tassa di mano-morta, il conte di Cavour ha ricordato le modificazioni introdotte dalla Camera dei Pari di Francia, senza nessuna controversia da parte della Camera dei Deputati; e finalmente so che questo diritto venne con discrezione e saviezza più volte esercitato anche nel Parlamento italiano. Più di tutto so, e spero di averlo già dimostrato, che questa non è già legge finanziaria, ma una legge eminentemente economica.

Ora, riepilogando il mio dire, e concludendo, io, o Signori, spero di aver dimostrato come sia falsa l'idea a cui oggi è ricorso l'onorevole signor Ministro delle Finanze, quando ci disse che la legge del 1862 col sancire in qualche modo il porto-franco, manteneva così un'istituzione nazionale. Quest'idea era stata enunciata molto più crudamente in altri documenti ufficiali, dove ci si proponeva come patrio esempio, come patria tradizione le scale-franche delle provincie meridionali, i depositi liberi

della Toscana, le dogane d'assegno dello Stato Pontificio.

Nelle cose economiche voi avrete a riconoscermi assai più liberale di quello che forse voi crediate. Non sono però liberale tanto da cercare le tradizioni patrie nel tempo del protezionismo, poichè tanto sarebbe ricordare come patria istituzione i granai di abbondanza da ristabilirsi. Non sono tanto liberale da cercare i miei esempi in quegli Stati e in quei tempi in cui, quando un Governo voleva diminuire una tariffa daziaria, i contrabbandieri invocavano che si ritirasse la legge, oppure si pagasse loro un'indennità o compenso, perchè il contrabbando fino a quel momento era stato un'industria riconosciuta!

Posso io pure, non meno di quelli che propugnarono questo progetto di legge, farmi forte del sentimento di libertà.

La differenza sta in questo, che per me la libertà va rispettata non in un solo campo dell'attività economica, ma del pari in tutti.

Libertà commerciale, libertà dei cambi internazionali non è tutta la libertà.

L'emulazione mercantile non può dissociarsi dall'emulazione industriale, dall'emulazione agraria.

Gli inglesi quindi nel *free trade* non intendono solo libero cambio, ma libero il lavoro in tutte le sue manifestazioni.

Allora alle franchigie dei porti si associano di necessità ben altre e più varie franchigie, o, più esattamente, tutte spariscono nell'unità del diritto, che a tutti garantisce del pari la libertà.

Ed ecco quindi perchè io abbia vivamente combattuto la legge.

La ho combattuto perchè dà impulso alla libertà economica in un dato indirizzo a scapito di tutti gli altri.

Vorrei qui parlare dell'ordine del giorno presentato dall'Ufficio Centrale.

In sostanza l'onor. signor Ministro delle Finanze è peritante nell'accoglierlo....

Voce. No: lo rigetta.

Senatore LAMPERTICO... Anzi lo rigetta, perchè gli stanno a cuore quei pochi milioni che la accettazione delle proposte riforme potrebbe compromettere.

Egli si è opposto anche all'altra domanda

dell'Ufficio Centrale, concernente la *momentaneità*.

Ma l'Ufficio Centrale non ha chiesto che sia tolta, bensì che sia precisata; e quando anche fosse vero che le agevolasse dall'Ufficio Centrale chieste al Governo, importassero una diminuzione di redditi, ben può perdonarla a se stesso l'Ufficio Centrale, che colla ripulsa della legge preserva l'erario da ben maggiori perdite.

Accetto infine l'ordine del giorno dell'Ufficio Centrale, perchè a parer mio esso ci mette in una via, in cui il Governo può essere assai più facile verso il commercio, che non in quella in cui ci troveremmo incamminati con questo progetto di legge.

In fatto la differenza fra magazzini generali e porti-franchi non è per me la registrazione, tanto è vero che il Governo si riserva di introdurla anche nei punti franchi.

La differenza sta in questo, che nei magazzini generali c'è chi risponde dei diritti daziari, e non così nei punti franchi.

Ora, per me la libertà non può essere vera e vigorosa, se non si associa alla responsabilità.

Quando lo Stato trova dinanzi a sè chi è responsabile, può essere anche assai meno diffidente.

Signori, perchè prevalessero i principî di libero cambio sopra il protezionismo, fu d'uopo che si associassero ai principî generatori del diritto pubblico, dei popoli civili. I principî del libero cambio si son fatti forti del principio di eguaglianza, e l'eguaglianza una volta scritta nella legge non si scancela impunemente. Posta la questione in nome dell'eguaglianza, si può dire risolta; se non si vince oggi, si vince domani. Si è in nome di questo principio, che mentre negli antichi Stati vi erano molte zone doganali, non avvi negli Stati odierni che un solo territorio doganale; si è in nome di questo principio, che oggi sembrerebbe assurdo che in un trattato si stabilisse la reciprocità per una delle coste dello Stato escludendola per altre coste del medesimo Stato; si è in nome di questo principio di eguaglianza che le esenzioni, i privilegi, le immunità spariscono davanti ad una legge più liberale.

L'onorevole signor Ministro delle Finanze ha detto che questi porti-franchi erano un asilo; ha adoperato una parola vera anche troppo.

Ma il diritto d'asilo sparve di mano in mano che venne attuata in tutto il territorio dello Stato una regolare amministrazione della giustizia e così del pari il diritto d'asilo mercantile doveva sparire quando su tutto il territorio dello Stato vi sia un'equa legislazione doganale.

Io adunque fo appello a questo sentimento, fo appello all'eguaglianza di diritto e all'unità di legge.

Supplico quindi il Senato di non dare il voto a questo progetto di legge.

(*Vivi segni d'approvazione.*)

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Signori Senatori. Non è mia intenzione di rispondere al discorso dell'onorevole Senatore Lampertico. Se io avessi voluto punto per punto confutare tutte le critiche che furono fatte da due giorni al progetto di legge in discussione, sia dall'onorevole De Cesare, sia dal Senatore Rossi, non mi sarebbero bastate due sedute. Se volessi adesso rispondere alle osservazioni dell'onorevole Lampertico certo che mi sarebbe d'uopo di protrarre la seduta fino ad ora tardissima. Il Senato quindi mi perdonerà se io mi limiterò a brevi parole per ricondurre la questione sul suo vero terreno del quale parmi abbia voluto allontanarla l'onorevole Senatore Lampertico.

Egli accusa il Ministero, il quale, professando la dottrina del libero scambio, avrebbe con questo progetto di legge abbandonate le sue teorie, giacchè, secondo l'onorevole Lampertico, questa legge include un atto di vero e pretto protezionismo.

In verità io dovetti ammirare l'arte oratoria e l'eloquenza dell'onorevole Lampertico; ma per dimostrare come poco fondate siano le sue critiche, mi basterà di ricondurre la questione ne' suoi naturali confini.

Il punto franco, come ho avuto l'onore di spiegare al Senato, è una istituzione speciale; e quale è formulata nel progetto di legge, non deve essere considerata che come un'appendice ai principali porti del Regno.

L'onorevole Lampertico disse che proponendo le franchigie di questo spazio ristretto in riva al mare (che egli ha paragonato alla torre dell'antico Acrisio), il Ministero fa del prote-

zionismo a favore del commercio e a danno dell'industria nazionale.

Se fosse vero questo ragionamento dell'onorevole Lampertico, sarebbero atti di protezionismo i segnali di navigazione, i fari che indirizzano i naviganti, i rimorchiatori che trascinano le navi in porto, i moli che difendono gli ancoraggi, e tutte le altre opere che gli Stati civili sono pure obbligati di costruire per agevolare ed assicurare il commercio marittimo.

Dunque teniamo la proposta dentro le sue vere proporzioni; essa è, se volete, una istituzione marittima quale era nel suo primo concetto, e non è altro che una speciale opera pubblica, un'appendice ai principali porti ove il commercio cerca e chiede alcune agevolanze senza danno dell'erario.

Io risponderò ad un altro punto del discorso dell'onorevole Lampertico. Egli vede nella legge numerosi difetti. Dice che consacra il più sfrenato arbitrio, che non si conoscerà la legge se non quando sarà fatto il regolamento e che nella sua esecuzione avverranno danni senza numero.

L'onorevole Senatore Lampertico nega che i grandi porti abbiano bisogno dei magazzini franchi; aggiunge che in ogni caso si doveva togliere ogni incertezza ed indicare i porti ai quali la legge si sarebbe applicata: dice che il potere esecutivo potrà quindi concedere a suo libito, o togliere il favore che la legge contempla, e farsene strumento di sterminata potenza.

Io rispondo: non è egli il Potere esecutivo l'espressione di una maggioranza della Camera? Non deve egli procedere d'accordo coi due rami del Parlamento? E non abbiamo noi nella stessa legge doganale, che ci sta davanti, molte disposizioni le quali lasciano al Potere esecutivo una grandissima libertà d'azione?

Io credo che, analizzando, come ha fatto l'onorevole Lampertico, molte disposizioni delle nostre leggi, potrebbero autorizzare la stessissima accusa che il Potere esecutivo ha in mano facoltà eccessive, e che possono degenerare in arbitrio.

Le stesse disposizioni che si riferiscono ai magazzini generali, a quanti arbitrii non potrebbero dar luogo? Vedasi il decreto del 1873, col quale fu data esecuzione alla legge sui magazzini generali; vedasi l'altro decreto del 1875;

ma quanti arbitrii non ha potuto esercitare il Potere esecutivo?

Ma poi, onorevole Senatore Lampertico, non è davanti al nostro Parlamento, mi permetta di dirlo, che si possa accusare una legge come questa, di conferire sconfinati poteri al Ministero; quando nella nostra legislazione abbiamo molti esempi di pieni poteri accordati al Governo in materie infinitamente più importanti di quelle in questo progetto di legge contemplate.

Il determinare poi quali saranno questi porti principali marittimi, non mi pare difficile. Il Senatore Lampertico dice che sarebbe stato meglio lo indicarli nella legge; ma anche qui l'onorevole Senatore mi conceda di rispondergli che noi non abbiamo che a dare un'occhiata ai dati statistici che ognuno può avere sott'occhio e dove ognuno vede quali sono le principali città marittime, e quali i porti ai quali questo provvedimento sarà applicato.

Non creda poi l'onorevole Senatore Lampertico che questo beneficio sarà tanto facilmente domandato. Chi vuole un deposito franco deve essere disposto a sostenere una spesa considerevole, e i capitali in Italia non abbondano. E non credo poi che potrà essere facilmente negato dal Governo, perchè quando si tratta di soddisfare ad un bisogno reale, nessun Governo è libero in faccia alla stampa, in faccia alla pubblica opinione, in faccia al Parlamento di ricusare e di abbandonarsi ad atti che offenderebbero la giustizia togliendo il beneficio agli uni, perchè così piace al Governo, per darlo agli altri.

No, in un paese come il nostro, col rispetto di cui le libertà furono sempre circondate, questi arbitrii, onorevole Lampertico, mi permetta dirlo, sono impossibili.

(Bravo! bene! applausi.)

E mi si permetta di aggiungere ancora una sola osservazione. L'onorevole Lampertico ha criticato il Ministro delle Finanze perchè non ha accettato i sette buoni consigli che gli venivano dall'Ufficio Centrale.

Io veramente non mi aspettava questa esortazione dall'onorevole Lampertico.

Come? Egli vuole che il Ministro accetti una proposta che diminuisce di 12 o 13 milioni l'entrata dell'erario, senza che l'istesso Ufficio Centrale gli abbia indicato il modo di poterli ricuperare?

[SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 LUGLIO 1876]

Riguardo poi ad altre minori proposte dell'Ufficio Centrale io aveva dichiarato che il suo desiderio era prevenuto, e che avrebbero formato oggetto di studio, ma che come Ministro delle Finanze, quanto a quelle colle quali trattavasi di diminuire l'entrata dell'erario, dovevo riguardare i suggerimenti come inopportuni e intempestivi, finchè non avessi i mezzi per colmare la deficienza a cui avrebbero dato luogo.

(Bravo! bene!)

Potranno i miei avversari professare un'opinione diversa, ma io, come Ministro delle Finanze, non posso dipartirmi da questi concetti.

PRESIDENTE. Stante l'ora tarda, il seguito della discussione è rimandata alla seduta di domani che avrà principio ad un'ora dopo mezzogiorno.

La seduta è sciolta (ore 6 1/2).