

XXIII.

TORNATA DEL 13 LUGLIO 1876

Presidenza del Vice Presidente DE FILIPPO.

SOMMARIO — *Seguito della discussione del progetto di legge: Istituzione di depositi franchi nelle principali città marittime del Regno — Discorso del Senatore Casaretto in favore del progetto — Parole per fatto personale del Senatore De Cesare — Dichiarazione e fatto personale del Senatore Casaretto — Discorso del Senatore Costantini in sostegno del progetto di legge — Domanda di chiusura, combattuta dal Senatore Finali — Rigetto della domanda di chiusura — Discorso del Senatore Finali, cui risponde il Ministro delle Finanze — Parole per fatto personale del Senatore Sineo — Discorso del Senatore Migliorati a sostegno del progetto di legge — Domanda di chiusura — Parole del Ministro delle Finanze in risposta al Senatore Migliorati — Considerazioni del Senatore Cabella contro la chiusura — Dichiarazione del Senatore Pepoli G. — Rigetto della proposta.*

La seduta è aperta alle ore 1 1/2.

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

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

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

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

La parola spetta all'onorevole Senatore Casaretto.

Senatore CASARETTO. Signori, nel mio dire io starò vicino a terra, io mi terrò in umili regioni, anzi io devo domandare scusa se forse dovrò scendere a minuti dettagli, ciò che certo

sarà di fastidio a me e non piacevole a voi; ma io credo che così vuole la materia sovra cui discutiamo. Perocchè, come potete capire, io sono di una opinione ben diversa da quella degli onorevoli miei contraddittori, che mi hanno preceduto; giacchè io non credo che in questa legge si contenga nè la grave questione della rinnovazione dei trattati, nè che vi si contenga alcuna grande questione di economia politica, nè alcuna grande questione di politica sociale, nè altri grandi generali principî. Parve a me, e parve a molti, che dall'insieme del discorso dell'onorevole Lampertico risultasse, come egli fosse contrario allo stabilimento di ogni sorta di depositi, dove si contenessero merci in franchigia di dazio. Libertà certamente a lui di attenersi ad una politica la quale per avventura potrebbe avere il suo tipo più perfetto nelle mura della Cina, libertà a me naturalmente di appigliarmi alla politica di tutti i governi civili dell'antico e del nuovo mondo: io non mi faccio giudice in questa questione, ma dico che anche questa questione non è contenuta in questo progetto di legge,

perchè i depositi in franchigia di dazio, sono già consacrati dalla nostra legislazione.

Lo sono nei magazzini generali, lo sono nei così detti di proprietà privata, lo sono nei magazzini doganali; dunque questa non è la questione.

L'unica questione è questa, di vedere se noi possiamo nell'interesse dell'industria, notate bene anche dell'industria e del commercio, se noi possiamo prescindere da una delle tante formalità con cui la dogana inceppa il libero movimento del commercio, la libertà dei negozianti e dei cittadini, cioè la formalità della registrazione.

Vedete dunque che una sola è la questione importante, ma semplice e modesta, e così del pari modesto sarà il mio dire.

Devo però rilevare una frase dell'onorevole Lampertico, quando egli tacciava di protezionismo il fatto dell'abrogazione del detto vincolo doganale. Per verità io aveva sempre creduto che stabilimento di vincoli fosse protezionismo, distruzione di vincoli fosse libertà, o libero scambio. Per verità io credo che mai con maggiore violenza si sia potuto contorcere il senso letterale delle parole come in questa occasione. Io quindi, come dico, non entrerò in tutte queste questioni e mi terrò alla questione espressa che porta la legge.

E qui mi è d'uopo di domandarvi un'altra scusa, ed è quella di poter parlare sovente forse dell'ex porto-franco di Genova, non già perchè io prediligga una località piuttosto che un'altra, ma perchè, come già è stato osservato, esso ha funzionato per molto tempo come il tipo dei nuovi depositi franchi che ora si vogliono organizzare; tipo che ho avuto io naturalmente occasione per molti anni di veder funzionare, e quindi ne ho una certa conoscenza sperimentale.

E approfitto subito di questa scusa, perchè mi è d'uopo di dissipare certa confusione che, incredibile a dirsi, ma pur vero, si fa continuamente tra città franche e porto-franco di Genova e deposito franco. Si enumerano i molti veri inconvenienti delle città franche, poi si confondono col porto-franco di Genova, per poi dedurne che i depositi franchi sono una istituzione detestabile.

Ed è a me sembrato che su questa confusione, si è raggirato per la maggior parte il

discorso dell'onorevole Senatore De Cesare....

Senatore DE CESARE. Domando la parola.

Senatore CASARETTOciò per esempio accadde persino quando domandò la parola per un fatto personale, credendo prendere in fallo l'onorevole Senatore Ricci, come quegli che in altri tempi avesse disprezzato il porto-franco di Genova, perchè avesse implicitamente approvata la Relazione di una Commissione che aveva decretato la conversione in magazzini generali.

Egli ci lesse per prova un brano di quella Relazione, la quale parlava di che? parlava delle città franche. E quando chiamò me stesso in causa per l'innocente peccato di avere ascoltato un discorso generico dell'onor. Cappellari, il quale amalgamava insieme città franche e porto-franco di Genova; discorso generico, e quindi a dire la verità di poco valore. Ma egli anche in questa occasione, come in tante altre, mi pare che tentasse di fare la predetta confusione. Egli parlava molto di privilegi, odiosi privilegi, la quale parola veramente si può benissimo applicare quando si parla di città franche, ma in niun modo assolutamente non è applicabile ai depositi franchi ed al porto franco di Genova, a meno che non sia privilegio il conformare le istituzioni alle condizioni geografiche dei luoghi, ai diversi bisogni sociali; ma in questo caso anche i magazzini generali prediletti dall'onor. Senatore De Cesare sono anche quelli un privilegio. E perchè i magazzini generali, perchè i magazzini di proprietà privata, e perchè gli stessi uffici doganali non si possono estendere a tutti i borghi, a tutti i villaggi, dovremo negarli anche laddove si manifesta un gran bisogno, si negheranno anche alle grandi città?

E perchè la Corte di cassazione non si può portare in tutti i villaggi, la aboliremo in Roma?

E perchè un canale d'irrigazione non possiamo farlo a Genova, lo distruggeremo a Milano?

E perchè a Milano non si può avere un porto di mare, distruggeremo il porto di Genova?

Per verità questa è una singolare politica di eguaglianza; no, potrà essere politica d'invidia, ma non mai politica di eguaglianza, o

se eguaglianza è, è l'eguaglianza nella comune miseria.

Perfino quando l'onorev. Senatore De Cesare vi parlava degli 80 mila sacchi di pepe svaporati, mi pare che facesse questa confusione; perchè, o Signori, questi sacchi di pepe si trovavano forse in un deposito franco? No. Erano in Ancona, cioè in una città franca. Senonchè, a dire la verità, questi 80 mila sacchi di pepe mi sono un poco indigesti! Io inclino a credere che non solo siano svaporati, ma non abbiano mai esistito; perchè il consumo medio annuale di pepe in Italia è di 12 mila quintali; dunque si sarebbe fatto un deposito nientemeno che per sette anni.

Vedete previdenza di questo importatore contrabbandiere. Che se egli, come è naturale, non poteva pensare che all'approvvigionamento delle provincie nel raggio di lavoro del porto di Ancona, allora la provvista era fatta per 70 o 80 anni. Per verità avrebbe preveduto una carestia peperale singolarmente lunga.

Questo nuovo Faraone, a dir vero, deve aver avuto dei sogni ben più spaventosi dell'antico Faraone, dappoichè non le 7 vacche magre, ma un intero armento di 77 vacche gli sarebbe comparso in sogno in quella truce notte. L'onorevole Senatore De Cesare vi ha descritto poi i grandi inconvenienti di una scala franca, e vi ha citato un trattato di uno scrittore, il Rotondo. O io ho capito molto male, oppure mi sembra ne emergano una di queste due cose. O che il Rotondo non ha capito niente di quello che scrisse, o che la scala franca è cosa molto diversa dei depositi franchi che noi vogliamo istituire. Io non conosco, per verità, i Regolamenti di questa scala franca, perchè non basta darne una definizione generica, bisogna conoscere i regolamenti che la dirigono per giudicarne. E però il Rotondo vi dice che si importavano le merci in quella scala franca, e poi si riesportavano e si facevano viaggiare per Livorno, e poi si riesportavano di nuovo da Livorno alla scala franca, e questo andare e venire, e queste conseguenti perdite di avarie e di spese, perchè? per ritardare il pagamento del dazio. Ma se la scala franca era eguale ai depositi franchi, non vi era il bisogno di ricorrere a questo mezzo, perchè nei depositi franchi dazio non si paga; così il Rotondo dice: Non è mai avvenuta una riesportazione dallo scalo franco senza

che accadesse un processo. Ebbene, io ho visto funzionare un deposito franco, quello di Genova e non ho veduto mai un processo per riesportazione; ed è naturale, perchè alla riesportazione dazio non vi è, e quindi non vi ha materia a processo.

In seguito l'onor. Senatore De Cesare diceva: I magazzini generali funzionano in Inghilterra, funzionano a Marsiglia, e perchè gli italiani non dovrebbero contentarsene?

Signori, le condizioni son ben diverse. L'Inghilterra è tutto un deposito franco. In Inghilterra non vi sono che cinque articoli di merce tassati; i vini, gli spiriti, il tabacco, il thè ed il caffè, per tutto il resto è deposito franco tutto quanto il Regno Unito, e poi anche per questi articoli che sono tassati, la dogana inglese usa certe facilità che non si userebbero certo qui: per esempio un negoziante che fa dichiarazione per l'entrata in consumazione, se vi sono sbagli gli si concede una tolleranza nientemeno che del terzo; da noi la tolleranza è il 5 per 100, per una piccola frazione di più o di meno, non solo si deve pagare il dazio, ma la multa.

In quanto a Marsiglia, anche là vi sono compensi. La dogana francese è formalista, se volete quasi quanto l'italiana, ma è molto più spiccia, è molto più spedita nell'andamento delle sue cose. Non solo è più spedita, ma studia anzi con cura di soddisfare ai bisogni del Commercio e dell'industria, ed è poi assai meno rigida. Vi citerò un esempio. Un vapore di società di navigazione italiana avendo caricato cuoia a Calcutta, caricò pure passando per Napoli altre cuoia in quel porto; ebbene, secondo la legge francese il diritto per questa miscela, la chiamerò così, il diritto doganale doveva crescere di molto.

Il capitano italiano ha fatto conoscere all'Amministrazione doganale francese qualmente esso avesse fatto questo in buona fede, non conoscendo le leggi francesi, e che vi era modo con un poco di buona volontà di discernere il cuoio di provenienza di Calcutta da quello di provenienza da Napoli. Ebbene che fece la dogana francese? ha esentato quel vapore dal pagare la sopra-tassa, ammonendolo che non avesse più a farlo altra volta; e questo si ottenne subito, con grande correntezza, credete voi che in Italia si sarebbe potuto ottenere altrettanto? e se si fosse ottenuto, quando?

Dopo mesi ed anni forse. Questo vi dimostra intanto la diversità delle dogane d'Italia e di Francia.

Ma vi sono altre circostanze da notare. In Francia per esempio per le merci immesse nei depositi reali che corrispondono a' nostri depositi di proprietà privata che sono sotto chiave di dogana, l'Amministrazione francese non domanda cauzione, ed invece in Italia ve ne vogliono tre. Si obbliga un negoziante di andare a dritta e a sinistra a mendicare ad un amico che gli faccia cauzione. Per verità io preferirei abbandonare l'esercizio del commercio, piuttosto che ridurmi a fare la parte del mendicante.

A Marsiglia in questi depositi non si tiene conto dei cali; quando non si è riconosciuto che vi sia frode, sui cali il negoziante non paga. In Italia poichè tiene la chiave la dogana, se ci è calo, quasi quasi pare che si avrebbe diritto di fare un processo alla dogana per furto. Or bene, no! il negoziante è obbligato a pagare non solo il dazio, ma anche la multa sulla merce che manca.

Figuratevi per esempio il caso della merce petrolio, dove il dazio è grave quasi quanto il valore della merce istessa, ed è merce la quale svapora, ed in alcuni casi ne svapora persino la metà!

Bisogna pagare su questa metà svaporata! Bisogna pagare il dazio e la multa!

A Marsiglia vi sono dei *docks* che hanno costato più di 50 milioni, con ampî comodi, e anche là non si tiene conto dei cali, se non vi è frode riconosciuta; la dogana si contenta pel peso di quello che fa l'Amministrazione del *dock*, e fa pagare il dazio su quello che risulta alla sortita.

Vedete quindi, e giacchè l'onor. De Cesare l'altro giorno parlava di mezzi porto-franchi, io dirò che questi *docks* sono quasi mezzi porto-franchi. A Marsiglia si fanno anche altre facilitazioni. I dazi si ha facoltà di pagarli in cambiali.

Vedete dunque che tutte le grandi difficoltà doganali che si trovano in Italia, non si trovano in Francia; e siccome non è possibile in Italia adattare la nostra amministrazione alla speditezza e alla pieghevolezza delle dogane francesi, io credo che, in Italia si senta più vi-

vamente il bisogno dei depositi franchi che altrove.

Ma in ogni caso, giacchè noi abbiamo un'istituzione italiana, perchè italiana, dovremo rifiutarla? Saremo noi sempre condannati a non poter vedere nulla di buono, altro che con gli occhiali francesi ed inglesi? Altro che le istituzioni francesi ed inglesi saranno buone per noi?

Vedete contraddizione! L'onorevole Senatore Rossi si lamentava perchè i consumatori italiani non diano abbastanza preferenza alle manifatture italiane, e poi si vuole che il Governo preferisca alle nostre istituzioni italiane, sperimentate utili, le istituzioni straniere, ancorchè per azzardo non si adattino ai nostri bisogni, ai nostri costumi.

L'onorevole Senatore Rossi vi diceva che i depositi franchi sono meno utili al commercio che non i magazzini generali. Per verità, io mi inchino all'autorità industriale dell'onorevole Senatore Rossi; ma in materia commerciale mi permetta che io mi inchini maggiormente alla esperienza e all'autorità del ceto commerciale e alle Camere di commercio dei grandi centri commerciali italiani, che unanimi vi domandano, e con insistenza, e da tanti anni, i depositi franchi. E notate bene, io vi parlo delle Camere di commercio dei grandi centri italiani, non vi parlo dei Congressi delle Camere di commercio, perchè so bene che in quei Congressi si sono rappresentate la maggioranza delle Camere di commercio dell'interno, che queste cose non possono bene capirle; ma le capissero anche, è facile in tali Congressi, in quelle grandi adunanze, traviare la maggioranza.

Ma quando io vedo la persistenza con cui la unanimità delle Camere di commercio dei grandi centri italiani domanda i depositi franchi, io dico: questo è un vero bisogno; ed io non posso sottostare alla sentenza dell'onorevole Senatore Rossi, il quale dice che tali bisogni non esistono, e i depositi franchi non sono adattati ai bisogni del nostro commercio.

Io non starò certamente a designarvi tutti i modi, con cui tali depositi si rendono utili al commercio.

Queste cose furono dette tante volte che il ripeterle è inutile, e mi porterebbe troppo a dilungo.

Mi giova però rammentare due cose; prima

di tutto io non credo che sia così poco, come ha detto l'onor. Rossi, il commercio di riesportazione.

Io so che nel porto di Genova si fanno considerevoli riesportazioni: si approfitta della facilità di trasporti che esistono tra il porto di Genova, ed il sud dell'America per importare considerevoli quantità di corami i quali si riesportano in abbastanza considerevole proporzione negli scali del Levante; da Genova si riesportano per la stessa ragione per l'America i vini di Francia ed i vini della Spagna; si riesporta pel Levante il petrolio, la di cui riesportazione sarebbe molto più grande se non ci fossero le difficoltà che poc'anzi vi ho accennate.

Questa merce svapora con facilità, bisogna pagare sopra i cali dazi e multe, bisogna pagare il dazio di statistica, e altro, perciò non si può fare questo commercio di riesportazione, se non che quando havvi la combinazione dell'arrivo dei bastimenti, col giungere delle commissioni in modo da poter fare la riesportazione per trasbordo. Io credo che questo commercio sarebbe molto più esteso se si potesse fare in un deposito franco.

Se lo avesse Messina, specialmente io credo se ne gioverebbe di molto.

Fra le molte cause poi della diminuita importanza della nostra riesportazione, non ultima è quella delle poche comodità che offrono i nostri porti.

Ora è sperabile che si ponga mano a rimodernarli, e quindi è sperabile che il commercio di riesportazione ritorni ad una considerevole grandezza. Ma non è vero che i depositi franchi giovino solamente per i commerci di riesportazione. Essi giovano anche pel commercio dell'interno; e notate bene che ciò che giova al commercio locale tutte le angherie, tutte le spese che si risparmiano, in fin dei conti bisogna considerare, che si riducono in un vantaggio pei consumatori, per effetto benefico della concorrenza, su ciò credo che l'onor. Michellini non avrà nulla a ridire. È poi certo che di questi vantaggi non ne fruisce solamente la città marittima in cui esiste il punto franco; ma col mezzo delle facili corrispondenze e dei telegrafi, oramai il porto appartiene non solo alla città marittima, ma ad un vasto territorio all'interno.

Non starò a provarvi questo lungamente; dirò solo che molte Case milanesi hanno continuamente in Genova dei depositi di cotone; scelgo fra molti quest'articolo, perchè il cotone non paga dazio; i negozianti milanesi potrebbero benissimo portare il loro cotone a Milano, ma lo lasciano a Genova, perchè i grandi depositi stanno meglio nelle piazze marittime, perchè di là la merce si dirama dove e quando il consumo la richiama.

L'onorevole Rossi ha lungamente parlato della protezione che meritano le industrie.

Veramente in ciò aveva perfettamente ragione; dove non aveva più ragione era in qualche frase di disprezzo per certe altre attività commerciali.

Io credo che tutte le attività sociali devono essere protette e rispettate, tanto l'industria come l'agricoltura ed il commercio; perchè tutte si aiutano a vicenda.

L'esperienza prova che i popoli commercianti finiscono per essere anche industriali ed agricoli; vi cito un esempio solo, la meravigliosa potenza commerciale dell'Inghilterra.

Ebbene, non è meno meravigliosa la sua potenza agricola e industriale.

Egli ha aggiunto pure che il Governo italiano ha poco protetto l'industria mentre molto ha protetto il commercio e la navigazione; ebbene, io vi dico invece che una sola industria non ha protezione in Italia, non parlo della protezione morale o indiretta, ma della protezione diretta; sapete quale è questa industria? è la navigazione, tutte le altre hanno la protezione dei dazi di frontiera, e se pagano delle tasse se ne compensano largamente colla rimozione, dirò così, della concorrenza della merce straniera che paga i dazi di consumo.

Senatore ROSSI A. Il trattato del 1862.

Senatore CASARETTO. Ma qualunque sia, il trattato del 1862 ha sempre mantenuto dei dazi su tutte o quasi tutte le manifatture estere che entrano in Italia; si potrà discutere sul più o sul meno di questa protezione, ma è indubitato che una protezione c'è. Ora invece, la navigazione non ha protezione alcuna; la marina italiana deve lottare colle altre marine senza protezione alcuna non solo, ma a condizioni impari, perchè le altre nazioni non pagano punto la tassa che paga la marina italiana di ricchezza mobile, la quale forse a rigore di

legge non dovrebbe pagare, perchè la legge nostra dice che non sono tassabili se non che gli utili conseguiti in Italia.

Ora, siccome la maggior parte, credo, della marina italiana fa il commercio di trasporto da porto straniero a porto straniero, ne viene di conseguenza che l'utile è conseguito all'estero, e in questo caso esso avrebbe diritto quindi di essere esentato dalla tassa di ricchezza mobile, eppure non è. Dirò qualche cosa di più; quando il marchese D'Azeglio in Piemonte inaugurò per il primo il sistema del libero scambio continuato poi dal conte di Cavour, sapete sopra quale anima nobile ha cominciato il suo primo esperimento? sulla marina allora sarda.

Vi erano i dazi protettivi differenziali, e furono aboliti, e in certi casi non si ebbe neanche la reciprocità degli altri Stati. Nell'ultimo trattato colla Francia per esempio non si ebbe. Ebbene la marina in quell'epoca non ammise il minimo, l'agno, essa fu gloriosa di potere per la prima alzare la bandiera del libero scambio.

Dunque vede l'onorevole Senatore Rossi che non è poi tanto vero che tutta la protezione sia per il commercio e per la marina. Ma lasciamo queste questioni un po' generiche e veniamo alle obiezioni più specifiche che si fanno al progetto di legge. Prima si presenta il danno dell'industria. Facciamo un po' di storia. Vi è già stato detto da quanto tempo esisteva nelle antiche provincie un deposito franco che era il così detto porto-franco di Genova. Il porto-franco esisteva sotto il regime protezionista, esistè sotto il regime del libero scambio; esistè sotto il regime del governo dispotico e sotto il regime del governo costituzionale. E mai si è alzata una voce industriale che combatesse questa istituzione e questi depositi.

Venne l'abolizione fatta dal Governo italiano, cominciò l'agitazione nelle città commerciali, e l'industria tacque; nelle Camere di commercio era largamente rappresentato l'elemento industriale; e quando si prendevano nella Camera di commercio le deliberazioni che invitavano il Governo a mantenere il deposito franco in Genova, e ad estenderlo anche a tutte le altre città marittime d'Italia questi industriali che facevano, dormivano essi?

Perchè non hanno mai alzato una voce contro questa istituzione? La questione si agitò vivamente in diversi congressi delle Camere di

commercio; e gli industriali tacevano sempre. Andiamo avanti. Questo progetto di legge si presenta alla Camera dei Deputati, vi sta quasi un anno, nessuna voce di industriali si alzò per combatterlo. Finalmente, Signori, sono pochi giorni, poche settimane che trovasi in Senato. Ecco, allora si squarciano i cieli, si diffonde una luce improvvisa sul capo degli industriali di alcune provincie dell'Italia e si fa una subitanea rivelazione che i depositi franchi sono la Babilonia del contrabbando, i depositi franchi sono la rovina delle industrie, sono la liquidazione economica dell'Italia.

Per verità contro queste così colossali esagerazioni, sorge una voce di industriali, che a mio modo di vedere sono assai più contenti, e sono gli industriali liguri, i quali hanno visto per tanto tempo, per tanti anni, funzionare il deposito franco. È credibile che se avessero interesse personale a combatterlo, non lo avrebbero fatto? Signori, essi al contrario vi mandano una petizione nella quale vi dicono: non solo che non vi è contrabbando, e non ci è danno ma che ci è utile per le industrie; ed hanno ragione, perchè dove si fanno dei grossi depositi in riva al mare, non sono sole le materie manifatturate che accorrono, ma anche le materie prime, e l'industria trova ivi il suo conto, perchè vi può fare le sue provviste più facilmente ed a miglior mercato. Dunque, alle idee, dirò così, teoriche degli industriali dell'interno che possono essere in buona fede, anzi lo saranno, come forse avrò occasione di dirvi in seguito, alle loro idee teoriche, ai loro vaghi timori, io contrappongo la scienza sperimentale degli industriali liguri, senza che possa essere falsata come accade nelle questioni politiche, perchè qui ci è l'interesse personale. Dove è l'interesse personale non si lascia facilmente influenzare.

Se avessero l'interesse personale di combattere il porto-franco, lo avrebbero fatto, invece essi lo propugnano.

Io vi dimostrerò in seguito che il contrabbando nei depositi franchi non vi è, e non vi può essere che in minor proporzioni di quello che sia in tutti gli altri punti ove s'introduce la merce, ve lo dimostrerò in seguito. Ma io per un istante voglio ammettere che cresca alquanto il contrabbando coll'istituzione dei depositi franchi; però riduciamo alle sue giuste

proporzioni il risultato, e l'influenza che può avere sull'industrie.

Forse la maggior parte dell'introduzione delle merci, si fa direttamente pel consumo senza passare dai depositi. Un'altra considerevole parte come accadeva durante l'esistenza dell'ex porto-franco, resterà sempre nei depositi comuni che sono quelli così detti di proprietà privata e un'altra parte nei depositi doganali; oltre a ciò i depositi franchi non saranno che nelle grandi città marittime.

Dunque voi vedete che supposto anche che vi sia un po' più di contrabbando nei depositi franchi, la sua importanza è già molto dimezzata, perchè non deve valutarsi che sulla quantità di merce che entra negli stessi depositi e non sarà certo neppure la quarta parte di ciò che entra nello stato.

Non basta ancora.

Se la mancanza di registrazione può farci temere un po' di maggior contrabbando, alle porte dei depositi franchi, avete però molto maggiori cautele che non negli altri punti doganali; quindi eccovi un'altra soluzione omeopatica del temuto contrabbando dei depositi franchi.

Ma non basta ancora.

L'onor. Senatore Rossi vi ha detto che le industrie non sono protette dai dazî di frontiera che di un 5 o 7 per cento.

Se così è, poca presa può averci sopra il contrabbando. Infatti, Signori, il maggior contrabbando si fa nei generi coloniali, dove la tassa va al 30 o 40 per cento, p. e. sul petrolio, sul quale il dazio va, come ho detto, quasi al 100 per cento. E questa vuol essere considerata un'altra soluzione omeopatica, ma molto considerevole.

Dunque vedete se vi è un po' di contrabbando nei depositi franchi, a che minima infinitesimale proporzione si riduce l'influenza che può esercitare sull'industria.

Per verità, ridotta la cosa a queste proporzioni, dobbiamo noi credere che l'industria italiana sia sospesa ad un filo così sottile?

Per me, se la cosa sta in questi termini, la do bella e spacciata.

L'onor. Senatore Rossi non arriva, a dir vero, alla liquidazione dell'Italia economica, ma non vi ha mica poco ingrandito il pericolo dell'industria.

Anche esso vi ha fatto balenare dinanzi agli occhi la rovina dell'industria italiana. Ed è l'onor. Senatore Rossi, il grande industriale di Schio, che afferma queste cose in Parlamento? Io mi rivolgo a lui, e gli dico: Uomo di poca fede: voi mi sembrate quel filosofo greco, il quale si palpava le ossa e le carni, eppure.... eppure dubitava della propria esistenza.

Io penso, e credo qui pensiamo tutti, che la industria italiana abbia ben più forti radici, e che non sarà un po' più o un po' meno, un miserabile contrabbandiere di più o di meno che potrà danneggiarla, non che rovinarla, non che liquidarla.

Ma insomma, messe ben al vaglio tutte le questioni fattesi (a meno che non vi sia qualche cosa sotto che non si osi dire, che io non voglio ricercare, e su questo non voglio discutere) tutto si riduce a questa questione, vedere se con l'abrogazione della registrazione nei depositi franchi, si possa alimentare un contrabbando maggiore.

Quindi discutiamo questo punto. Qui per vero il Relatore afferma che vi è contrabbando, ma non vi dà neanche un principio di prova. Afferma, ma qui tutto sta. Io potrei affermare in senso opposto e quindi tutto sarebbe finito.

L'onor. Senatore Lampertico si sforzò lungamente a dimostrare che in Italia vi era contrabbando, ma buon Dio! ce lo sapevamo, il contrabbando vi sarà sempre fino a che vi sarà dogana.

La questione non è questa; la questione unica e sola è sapere se vi sarà maggior contrabbando nei depositi franchi che non in tutti gli altri depositi doganali per effetto di aver tolto la formalità della registrazione; se possiamo prescindere da questa formalità senza danno della Finanza o di chicchessia.

L'onorevole Senatore Rossi vi discorse sopra una quantità di modi con cui i contrabbandieri cercano fare il contrabbando; ma si guardò bene dal dire che questi modi fossero esclusivi dei depositi franchi, e non si potessero adoperare anche in tutti gli altri punti dove si deposita o si sdazia la merce. E tutti questi modi enumerati dall'onorevole Senatore Rossi, si possono infatti egualmente adoperare negli altri punti di sdoganamento.

Io, o Signori, voglio invece procurare di

dimostrarvi che nei depositi franchi il contrabbando si potrà fare con minore facilità di quello che si faccia in tutti gli altri modi di immisione a consumo e di depositi che di presente si praticano in Italia; ma prima debbo coprirmi da alcune presunzioni. Una prima è già stata indicata. I Ministri piemontesi che governarono sotto il regime del libero scambio e del protezionismo, del dispotismo e della libertà non erano ministri sciocchi. Non credo che noi abbiamo delle rivelazioni celesti diverse da quelle che si affacciavano alla loro mente. Erano ministri, se volete, piuttosto taccagni e sottili, ma appunto per questo se vi fosse stato qualche dubbio di maggior contrabbando lo avrebbero certamente trovato. Questi uomini erano il conte Di Revel, il conte Gallina ed il conte di Cavour. Eppure questi uomini non che parlare di abolire il porto-franco di Genova l'hanno sempre protetto. Il conte di Cavour fino dal 1850 volle stabilire un magazzino generale in Genova che allora si chiamava *dock*. Voleva spendere per questo venti milioni, ma non ha mai pensato d'abolire il porto-franco di Genova.

Pensava che queste due istituzioni avrebbero potuto andare parallele, servire a due diversi bisogni, da non confondere l'uno coll'altro.

E questa è la prima presunzione: la seconda ve l'ho già detta, è quella degl' industriali genovesi che patrocinano il deposito franco, la terza è quella del ceto commerciale, il quale, dovrete convenirne, per cattiva idea che possiate avere di quello, non può nella sua grande maggioranza essere disonesto e contrabbandiere, e quindi ha l'interesse personale ad impedire il contrabbando, e ne ha più interesse del Ministro delle Finanze; esso è nemico del contrabbando per interesse proprio, mentre il Ministro delle Finanze ne è nemico per interesse, dirò così, diffuso. Per il commerciante è un interesse che lo tocca da vicino, dappoi- ché il contrabbandiere per il commerciante onesto è un concorrente impossibile a superare.

Io vi diceva la grande maggioranza dei negozianti è onesta; vi devo dire di più; la quasi unanimità, perchè io per mia disgrazia sono invecchiato in mezzo al commercio di Genova, dove c'era il deposito franco, e vi so dire che dei negozianti sospetti, non dico presi in contrabbando, ma sospetti di contrabbando, ve ne

sono stati in tanti anni denotati quattro o cinque; e vi so dire che due o tre di questi negozianti vivono ancora, ma vivono, appunto perchè cadde addosso a loro il sospetto di aver preso parte al contrabbando, vivono dispregiati dal pubblico. E non è già a dire che tale contrabbando lo facessero nel porto-franco, perchè lo potevano far meglio da molti altri punti. Vi dirò di più, che per la maggior parte i contrabbandi che la dogana potè verificare nel porto-franco, e furono pochi, vennero scoperti dietro le tracce che le ebbe a dare la Camera di commercio, che vuol dire il ceto commerciale.

Aggiungerò ancora di più che la Camera di commercio, fino, credo, a questi ultimi anni, nominava essa i facchini del porto-franco. Ebbene, l'onor. mio amico Ellena fu anch'egli presidente della Camera di commercio e ve lo potrà attestare; tutti gli anni vi era qualcuno di questi facchini che era mandato via; e sapete perchè? perchè aveva frodato due chilogrammi di zucchero, un chilogramma di caffè: sì, Signori, per una frode di pochi centesimi questi poveri disgraziati erano mandati via dal porto-franco, abbenchè l'ufficio di facchini di porto-franco, che si denominano *carovana*, fosse un ufficio ambito, fosse come la aristocrazia dei facchini: ebbene era rovinata la famiglia di questi facchini e perdevano il diritto alla pensione conquistata con 20 anni di lavoro, erano mandati via inesorabilmente. E notate bene che non c'è stato mai il caso che uno solo di questi facchini sia stato riammesso nè per preghiere, nè per minacce, e ve ne furono molte e le ho avute anche io.

Questo, o Signori, è il ceto che si dipinge come ceto di contrabbandieri.

Io invece le sue istanze le porto come presunzione che contrabbando nel deposito franco non vi è.

Un'altra presunzione la cavo da certi straordinari mezzi che si sono tentati di contrabbando nel porto-franco di Genova. Si tentò la falsificazione delle bollette, e perfino lo scavo di un *tunnel* sotto il porto franco, il quale naturalmente fu scoperto prima che funzionasse.

Ora, si sarebbero fatti questi tentativi così strani, si sarebbero colla falsificazione delle bollette esposti ad essere condannati alla galera, se fosse tanto facile come si vuol far credere il contrabbando col corrompere o de-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 13 LUGLIO 1876

ludere la vigilanza degli impiegati, ciò che non espone il contrabbandiere che alla pena di qualche multa?

Tutta la questione, come diceva, sta nelle registrazioni, e perchè si vogliono queste registrazioni?

Ciò si è spiegato qui e anche in un altro recinto, si è detto: noi diffidiamo dei nostri impiegati, temiamo la loro corruzione, abbiamo quindi bisogno di un registro che ci possa scoprire il contrabbando. Ma, Signori, il registro è forse un'istrumento automatico? lavora da sè?

Non ha bisogno del lavoro dell'uomo? La carta riceve tutto quello che vi si scrive sopra, e su questo registro vi scrive un impiegato.

Dell'importanza del registro ve ne ha dato un piccolo saggio l'onorevole Senatore Rossi quando vi parlava di quei famosi vagoni che sono partiti da Genova piombati, e con tutte le registrazioni sacramentali, dichiarati contenti legumi diretti a Milano, e invece, quando furono per istrada, si produsse il miracolo della cena di Canaan; i legumi si sono trasformati in caffè. E notate bene che quei legumi non potevano uscire dal porto-franco, non poteva la bolletta farsi nel porto-franco, perchè i legumi nel porto-franco non si trovano. Si è fatta la conversione, ma pure la registrazione era in perfetta regola. Io dunque, come vi ho detto, voglio provare che colla immissione che si fa delle merci all'interno per tutti gli altri punti doganali, la corruzione, il contrabbando è più facile che non sia nei depositi franchi. E prima comincio dal confronto colla immissione diretta dal bastimento al consumo. Quando si vuol fare l'immissione diretta, occorre che il negoziante presenti la sua dichiarazione insieme col manifesto del capitano. Ma se il negoziante è un contrabbandiere, il capitano molte volte è un suo dipendente od un suo complice; quindi il manifesto e la dichiarazione devono considerarsi tutt'una cosa. Presentata la merce colla dichiarazione, non vi è altra formalità; visitata dall'impiegato doganale, passa in consumo. Qui dunque non avete alcuna registrazione anteriore, che possa rimediare alla corruzione degli impiegati. E notate, la maggior parte dell'importazione italiana si fa appunto direttamente dalle navi al consumo; quindi la registrazione non è la re-

gola comune, non è la comune guarentigia; quale necessità quindi di imporre la registrazione ai depositi franchi? Dappoichè non è e non può essere comune a tutti i modi di immissione al consumo, è inutile; giacchè, se il contrabbandiere non potrà passare dalla porta del deposito franco, passerà dagli altri punti, passerà per mezzo della immissione diretta dal mare; quale necessità lo obbligherebbe a prendere la merce da contrabbandare piuttosto nel deposito franco che a bordo del bastimento?

Ma intanto voi non avete per tutti i 400 o 500 uffici doganali, le precauzioni speciali che avete alle porte del porto-franco; voi non avete non per esempio i facchini fidati di dogana, voi avete una infinità di precauzioni, che vi dirò poi.

Il contrabbandiere sceglie l'ufficio dove ha l'impiegato con cui tiene l'intelligenza; nel deposito franco invece è la dogana che sceglie i suoi impiegati migliori. Da questo voi scorgete a prima vista come sia più facile il contrabbando in questi 400 o 500 punti doganali di quello che non lo sia nel deposito franco; e quindi io ne concludo che i porti-franchi saranno sempre sotto questo punto di vista una diminuzione di contrabbando; quante maggiori facilità farete ai depositi franchi tanto maggiore sarà la quantità di merce che passerà per quelli anzichè passare direttamente dalla nave al consumo.

E ne volete una prova?

Dopoche fu abolito il porto-franco di Genova la merce che si è immessa per le porte del porto-franco è poco più della metà di quella che fu nell'anno anteriore. Ora, siccome la merce passando pel deposito franco trova molte più cautele, così ne deriva che il contrabbando sarà di tanto minore quanto maggiore vi sarà l'affluenza delle merci.

Ora vengo a fare il confronto tra l'immissione della merce che passa in deposito, da una parte nei depositi franchi, e dall'altra nei depositi del regime comune. Qual'è il regime comune dei depositi in Italia? Potrete forse dirmi che sono i magazzini generali.

Ma prima di tutto i magazzini generali non sono poi questa gran salvaguardia che si crede. L'onorevole Rossi vi ha detto, che è un sofisma il dire che i depositi franchi si prestino meno al contrabbando che i magazzini generali.

Ebbene, o Signori, io ho una lettera di un

intelligente impiegato, un ex-impiegato, e non è genovese, il quale ha dovuto per ragioni di ufficio conoscere intimamente i modi con cui si fanno i contrabbandi, sia nel porto-franco di Genova sia nei magazzini generali dell'interno. Ebbene egli mi ha asseverato (e io non l'ho richiesto) egli mi ha asseverato colla più grande franchezza che è un fantasma il contrabbando nel porto-franco di Genova; egli mi ha asseverato che vi è qualche maggiore possibilità a fare il contrabbando nei magazzini generali dell'interno. E fino a un certo punto qualche spiegazione di questa facilitazione me la do anche io, perchè, per esempio per i magazzini generali è stato concesso il contemporaneo deposito delle merci estere e nazionali; e questo si presta appunto a fare il contrabbando, mentre che nei depositi franchi la merce nazionale che entra negli stessi, perde la nazionalità; e se vuole rientrare dentro lo Stato ha da pagare il dazio.

E vi è un'altra ragione che me l'ha suggerita l'onor. Rossi: sono i famosi vagoni piombati. I depositi franchi sono in riva al mare; le merci che vi entrano dentro non hanno a traversare un territorio doganale, invece la merce che va ai magazzini dell'interno deve appunto attraversare la lunga zona dove le merci hanno già pagato il dazio; e il Senatore Rossi vi ha accennato i famosi vagoni piombati che vanno all'interno a quali miracoli di conversione vanno soggetti. Ma io non voglio dirlo che nei magazzini generali vi si faccia meglio il contrabbando che nel deposito franco. Lasciamo questa questione; certo però la differenza non può essere molta. Ma dove sono i magazzini generali? Essi sono un desiderio, sono un'utopia, non esistono: I magazzini generali non esistono che appena in embrione a Napoli, e lontano dal mare, non sono a Livorno, non sono a Messina, non sono a Palermo, non sono a Venezia, e dunque, a che parlare di magazzini generali?

Sono 26 anni da che il conte Cavour voleva stabilire questa istituzione in Genova, ma non si sono ancora visti.

Non vi sono in Genova, a meno che non vogliate chiamare magazzini generali quei pochi magazzini che sono stati costruiti dietro la convenzione del 1867, che finora non hanno funzionato, perchè tra le altre cose, non ci va

la strada ferrata, e ora poi ci si vuol fare davanti la stazione marittima e quindi saranno anche in meno buone condizioni.

Del resto quei magazzini generali dovevano essere un primo embrione di ciò che si dovrebbe fare in seguito, perchè è una cosa ridicola, o Signori, il credere che in quella poca area i magazzini generali, funzionassero anche bene, potessero bastare ai bisogni; è un'area che non arriva al quarto dell'area magazzinoabile che avea la città di Genova 300 anni sono.

Pertanto vedete che io posso dire che magazzini generali non ce ne sono neanche in Genova.

Dunque, quale è il regime comune di fatto dei magazzinoaggi che noi abbiamo? Sono i magazzini così detti di proprietà privata che corrispondono presso a poco ai depositi reali che si trovano in Francia. Ora questi depositi, cosa sono?

Sono magazzini sparsi per le città che si trovano in quasi tutta la periferia dello Stato, che si trovano anche in città piccole, alcuni, per esempio, in parecchie città e borghi vicini a Genova, San Pier d' Arena ne ha moltissimi, Genova stessa ne ha molti, e ne aveva moltissimi quando vi era un gran deposito di grano. E se sarà definitivamente abrogato il così detto porto-franco di Genova quei 400 magazzini che contiene, è naturale finiranno forse per diventare abitazioni, come è successo dei depositi che erano contigui a quel porto-franco.

Nessuna legge potrebbe impedire che questi 400 magazzini così aboliti, invece si spargano per tutta la Città, voi vedete che in tutta Italia, tal genere di magazzini dovranno ammontare a delle migliaia.

Ebbene, io lascio giudici voi dell'importanza di questo fatto: della difficoltà di fare una buona vigilanza, della difficoltà di trovare tanti impiegati onesti che possano invigilarli.

Io domando a voi se questo solo fatto della dispersione di tanti magazzini non sia una fonte di debolezza, e non sarà una fonte di contrabbando assai maggiore di quello che non sia la abrogazione della scritturazione in un centro circoscritto, chiuso da alte mura che si possano guardare colla più gran facilità, che non ha che una porta, dove potete accumulare tutte le cautele che voi volete?

Ma non basta ancora.

SESSIONE DEL 1876. — DISCUSSIONE. — TORNATA DEL 13 LUGLIO 1876

Io voglio descrivervi in che modo si fa l'emissione delle merci in questi depositi così detti di proprietà privata.

Quando un negoziante vuole mettere le merci in questi depositi, presenta la sua dichiarazione accompagnata dal manifesto di bordo il quale è tutto una cosa, come vi ho detto poco fa. Se il negoziante è un contrabbandiere egli naturalmente fa una bolletta falsa, cioè a dire falsa per qualità di merce, falsa per quantità di colli, falsa per il peso dei diversi colli. Egli poi naturalmente va a scegliere quell'Ufficio doganale dove sa che può avere impiegati conniventi, e si mette d'accordo con loro, e poi presenta la sua dichiarazione falsa. Supponiamo; egli immette 100 botti di zucchero. Nella dichiarazione scrive 50, oppure invece di dichiarare il peso reale di 800 kilogrammi, le dichiara metà peso.

Ebbene, l'Ufficiale doganale compiacente lascia passare le 100 botti invece delle 50, lascia passare le botti grosse invece delle piccole. Appena l'Ufficiale doganale ha lasciato passare se ne incaricano i facchini per portarli al magazzino. Questi facchini, o Signori, non sono come nel deposito franco confidenti di dogana, sono facchini del contrabbandiere ed hanno ordine di portare quella quantità di merce che è descritta nella bolletta nel magazzino doganale, e l'altra va al consumo senza pagar dazi. I registri sono in regola, non ci è che dire, sono ben scritti, bella calligrafia, come quella dei vagoni piombati, nominati dal Rossi; ma la merce intanto è entrata senza pagar dazio.

Ora vediamo invece la cosa come procede alle porte del deposito franco. Quando il negoziante vuole immettere nel deposito franco la merce, deve presentare allo stesso modo la sua dichiarazione e il manifesto di bordo, ma qui non vi è nessun interesse, e quindi la dichiarazione non può essere che veritiera, la dogana invigila questa immissione e solo quando tutta la merce descritta nel manifesto è entrata lascia libero il bastimento.

Quando poi dal deposito franco si vuole mettere in consumo, ecco che cosa accade: Il negoziante presenta la sua dichiarazione, fa portare la merce in dogana dai facchini di dogana.

E mi fermo ancora una volta su questi facchini, perchè i facchini hanno buon naso, e credo che se la dogana si vuole servire di

quelli, sapranno meglio dei registri porla sulla via di trovare il contrabbando.

Qui dunque sono facchini di dogana, mentre là erano i facchini del contrabbandiere.

Quando la merce è in dogana, il venditore esamina la qualità, il numero dei colli e il peso, stabilisce il dazio che deve pagare, e liquida la bolletta. Ma non basta ancora: la merce così verificata si trasporta in una sala dove non si trova che merce già verificata; in questa sala poi ad ogni momento può essere verificata da un ispettore.

Egli può scegliere a piacere una partita qualunque di quella merce già verificata, confrontarla colla bolletta e sorprendere in flagrante ogni inganno o compiacenza, per parte del venditore che verificò la merce.

Ora ditemi: quale sarà quel venditore che vorrà esporsi ad avere della compiacenza verso qualche contrabbandiere, quando sa di sicuro che può essere ad ogni istante sorpreso dall'ispettore e trovato in fallo? E un ispettore non vi basta? Mettetene due, moltiplicatevi quanto volete voi, potete farli scendere in quella località tutti i giorni, anche due volte al giorno se volete; quindi è assolutamente impossibile la corruzione per parte del venditore se la ispezione è ben fatta.

Ma non basta ancora: la merce così verificata e controllata deve passare dalla porta della dogana, ed allora là il servizio attivo confronta la merce con la bolletta e straccia la bolletta. Vede dunque l'onor. Senatore Rossi che non si può far fare tante figure alla bolletta, come egli disse; in ogni caso, se il servizio attivo non stracciasse la bolletta, quando la merce nuova che si vuol far passare sotto la bolletta vecchia, passa sotto gli occhi del venditore, si ha bisogno che anche questo sia d'accordo e quando si trova nella sala della merce già verificata e che viene l'ispettore che controlla, è egli un cieco che non si accorge se sia una bolletta che ha già servito? la data della bolletta, e mille altre indicazioni non lo mettono sull'avviso per conoscere la frode? Finalmente poi tutte queste operazioni si fanno in presenza del pubblico interessato ad impedire il contrabbando. Non fosse altro per malignità se qualcuno verrà a sapere e se sospetta di contrabbando, la malignità è cosa comune al genere umano, e quindi non fosse altro che

per questo movente si andrebbe a denunciarlo. Ma, o Signori, come vi ho già detto, voi non avete che una porta qui da custodire dove potete scegliere gl'impiegati, come v'ha detto il Ministro delle Finanze. In 20 mila impiegati, non potete trovare uomini onesti che invigilino questa porta?

La corruzione degl'impiegati! ma io la capisco la corruzione quando si applica agl'impiegati in 400 o 500 uffici doganali, che forse si avrà una in tutta la periferia dello Stato; la capisco quando si tratta di invigilare le migliaia di depositi di proprietà privata sparsi per le grandi città, e nei piccoli paesi; ma non la capisco più quando si tratta d'invigilare una porta di deposito franco. Quest'è un'atroce calunnia che voi lanciate contro all'amministrazione doganale, è un'atroce calunnia che lanciate al popolo italiano; perchè, o Signori, io non credo che vi sia un popolo in Europa così depravato che ne possa sortire di sua natura un'amministrazione così corrotta; questa nuova Sodoma e Gomorra dove non s'abbiano a trovare 5 giusti da mettere alla porta di pochi depositi franchi. Voi dite non possiamo fidarci degli impiegati. Ma se il fidarsi degl'impiegati è regola comune!

Voi dovete fidarvi degli impiegati come vi ho dimostrato nella immissione diretta delle merci dai bastimenti ai luoghi di consumo. Voi dovete fidarvi come vi ho dimostrato degli impiegati, quando la merce passa dal bastimento al deposito di proprietà privata che è il diritto comune del deposito italiano. Voi dovete fidarvi degl'impiegati nella guardia delle frontiere di 6 o 7 mila chilometri di periferia. E sapete di che impiegati dovete fidarvi? di guardie che sono poste a un chilometro di distanza l'una dall'altra e che hanno una lira e mezza al giorno di paga! dunque il fidarsi è la regola comune. Vi fidate di tutti, e poi quando si tratta di guardare queste porte, questi 6 metri della porta del deposito franco, allora siete invasi dal sacro terrore della frode e della corruzione degli impiegati! io non lo capisco.

Io vorrei che voi poteste mettere alla prova i due regimi mediante un appaltatore dicendogli: volete il sistema presente dei molti depositi di proprietà privata sparsi, o il sistema dei depositi delle merci concentrati nei depositi franchi senza registrazione? Io credo che que-

sto appaltatore, o Signori, vi darebbe alcuni milioni di più se voi gli concedete i depositi franchi.

Io, o Signori, credo nella mia vita parlamentare di 24 anni di aver dato abbastanza prove di indipendenza dalle pressioni che vengono sia dall'alto che dal basso, per potervi dire, che se io credessi che nel deposito franco vi fosse il timore del contrabbando, sarei il primo a dirvi, chiudetelo, perchè al disopra degli interessi materiali vi sono sempre gli interessi della pubblica moralità.

Del resto la registrazione è già stata tolta dai capannoni; dunque la non si crede necessaria; mi direte: nei capannoni la merce non sta che pochi giorni; ma che? credete voi che il contrabbandiere abbia bisogno di mesi ed anni per intendersi cogli impiegati, se come dite il contrabbando è tutta questione di corruzione?

Vi dirò io come si fa il contrabbando. Una volta si aveva in Genova un risultato statistico che sorprendevo: si aveva un gran commercio di transito da Genova per il Cantone Ticino. Sorprendevo che una così piccola popolazione potesse consumare tanta quantità di merci; e sapete come si spiegava? La merce partiva da Genova, non solo dal porto-franco ma da qualunque parte, da qualunque ufficio doganale, da qualunque deposito di proprietà privata, e si spediva con tutte le formalità sacramentali per il Cantone Ticino, dove pagava un piccolo dazio: quando era là i milanesi la facevano venire a Milano per mezzo delle frontiere di terra.

I dazi erano enormi in quell'epoca, e le facilità delle frontiere, checchè ne dica l'onor. Rossi, sono molto più grandi di quelle di una porta di deposito franco. Il contrabbando era fatto su larga scala; e forse gli industriali di Milano in buona fede, sapendo queste merci venire da Genova, credevano che venissero dal porto-franco, e forse è questo fatto che avrà illuso alcuni industriali di buona fede in Milano, che si sono lasciati trascinare all'agitazione contro i depositi franchi. Ma, mio Dio, la merce era spedita in tutta regola, e non dal porto-franco solo, ma da qualunque ufficio doganale. Ora questo genere di contrabbando non si fa più su larga scala, ma si fa ancora: si fa anche in altro modo; la merce si spedi-

sce, con tutte le sue bollette, con tutte le sue registrazioni, in transito; ma si trova ad uno dei tanti uffici di frontiera un impiegato compiacente il quale appone il visto passare sulle bollette e invece non ha visto nulla, o ne ha visto passare la metà; così scarica la bolletta e la merce rimane in paese. Vi è anche il contrabbando delle spiagge. La merce si estrae sia dai bastimenti per trarabord, sia dalle dogane, sia dai depositi franchi, e si spedisce per l'estero sopra piccoli bastimenti; quando una delle guardie disseminate su quelle lunghe linee, volente o non volente, compiacente o non compiacente, non vede più nulla, o per effetto del buio naturale della notte, o per effetto del buio artificiale procurato dal poco denaro che vi vuole ad accecare una guardia da una lira e mezza al giorno, si fa passare la merce sulla spiaggia dentro della linea doganale.

Molte volte questi battelli di contrabbando vengono direttamente dai porti esteri vicini.

L'onor. Rossi, come pure l'onor. Lampertico non credono a questo contrabbando, ma io dico loro che non sono al fatto della cosa; questo contrabbando si fa sulle coste liguri, quantunque molto popolate, e molto più sulle coste dell'Adriatico e altre coste spopolate e deserte dell'Italia.

Io, o Signori, credo di aver dimostrato all'evidenza che il contrabbando nei porti-franchi, quando esista, non è maggiore certo di quello degli altri punti; però facciamo una supposizione, supponiamo che vi si possa fare in qualche piccola maggiore misura; ma il conto non è ancora completo, bisogna a questa partita di danno contrapporre i compensi; bisogna contrapporvi le molte spese della registrazione, bisogna contrapporvi le molte spese per la vigilanza dei tanti sparsi magazzini di proprietà privata, bisogna contrapporvi il danno che ne avrebbe il commercio colla diminuzione degli affari perchè esso danno si converte poi in diminuzione di entrate al tesoro, si deve contrapporre lo stimolo maggiore che le angherie, le difficoltà messe al commercio onesto danno al contrabbando stesso.

La fiscalità entro certi limiti, è necessaria; sì, o Signori, perchè noi abbiamo fatto molte spese, abbiamo impiantata un'amministrazione molto costosa, abbiamo distrutti molti capitali, un po' per inesperienza, un po' per debolezza

di carattere, un po' per necessità, quindi ne vennero di conseguenza enormi tasse quali non si vedono in nessun paese civile, giacchè io credo che il contribuente italiano paga in ragione del reddito, quattro volte più del francese, anche dopo gli ultimi aggravii imposti colà in seguito agli ultimi disastri cui fu soggetta quella nazione.

In questo stato di cose la fiscalità è una cosa necessaria; ma non si devono passare certi limiti, altrimenti si arriverà all'effetto opposto, voi farete come il selvaggio che taglia l'albero per raccogliere i frutti.

E poi, o Signori, havvi un'altra considerazione; voi per un capriccioso sospetto di contrabbando troncate la questione colla spada di Brenno, voi stabilite la legge dei sospetti non sugli uomini, ma sulle istituzioni, voi decretate di morte i depositi franchi. Ma, e il danno del commercio (non dico il danno materiale, io voglio fare una questione morale), i traffici diminuiti, l'umiliazione che ora subiamo di vedere i porti esteri provvedere gli stessi nostri mercati di consumo? A tutto questo voi non date importanza?

Signori, io credo che la floridezza dell'industria, la floridezza e la grandezza del commercio, la ricchezza e la maggior civiltà che ne consegue, siano i titoli di nobiltà di un popolo; siano i titoli di nobiltà per cui nel consorzio delle nazioni si acquista stima, influenza e potenza. Sono questi titoli di nobiltà che hanno resa grande l'Italia del medio evo, è il ricordo di questi titoli che rese più agevoli i nostri conati nell'ultimo risorgimento, che ci hanno rese benevole le nazioni civili, e questa benevolenza è quella che ci ha accompagnato al compimento dei nostri destini. (*Bene*)

Voglio ancora farvi un'ultima considerazione e poi ho finito. Il malcontento che si diffonde in Italia non è tutto provocato dall'aggravamento delle tasse, io credo che ci abbia una buona parte anche questo fare e disfare di leggi e d'istituzioni, questa mania di tutto uguagliare, di distruggere antiche istituzioni senza sufficienti ragioni, e quel che più monta senza rimpiazzare. Io quando vedevo decretata l'abolizione delle città franche, io diceva: questo sta bene. Le città franche sono un pericolo, sono un privilegio odioso, non possono stare. Sta bene, ma un popolo civile prima di abbat-

tere un'istituzione pensa a rimpiazzarla. Quando ho veduto distruggere il porto-franco di Genova, io diceva: ma il porto-franco di Genova potrebbe stare insieme coi magazzini generali, come lo credeva il conte di Cavour; potevano andare parallelamente le due istituzioni, e vedersi quale delle due si addica meglio ai nostri bisogni, e poi deliberare. Ma noi, senza tanto riflettere, con cuor leggiero, abbiamo tutto distrutto; del rimpiazzare ne abbiamo lasciato la cura al destino.

Signori, quest'opera di distruzione senza rimpiazzare non è opera di governo civile, è opera selvaggia. E se voi voterete questa legge, voi, per quei paesi, per quelle città marittime, le quali non ebbero mai i benefici delle città franche e dei depositi franchi, farete un'opera benefica; per quelle città che ebbero la città franca voi farete un'opera di riparazione e per il porto-franco di Genova pure farete un'opera di riparazione; per questo deposito franco il quale, benchè condannato e ferito a morte, ha ancora il tepore della vita, non è ancora ben morto. (*Bene*)

PRESIDENTE. La parola spetta al Senatore Costantini.

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

Senatore DE CESARE. L'onor. Senatore Casaretto mi ha fatto tre appunti principali.

Ha detto che nei *docks* inglesi e negli *entrepôts* francesi vi è la massima libertà: che io ho confusa la scala-franca col deposito franco; che il contrabbando del 1867 non sia avvenuto.

La maniera più facile di questo mondo è quella di combattere un avversario negando i fatti.

Invoco la testimonianza autorevole dell'onorevole Senatore Ricci, siccome quegli che faceva parte con me di una Commissione della Camera dei Deputati, e l'onor. Senatore Ricci mi risponde: non ero io, era mio fratello. Invoco la testimonianza dell'onorevole Senatore Casaretto che faceva parte di una Commissione con me, e ripeto le parole dell'onor. Cappellari della Colomba dette a lui ed a me, e l'onor. Senatore Casaretto mi risponde: Cappellari della Colomba era un sognatore, e che so io.

Ho citato l'opinione di un uomo che sapeva di commercio e di finanza almeno quanto l'o-

norevole Casaretto; di un uomo che tutte le provincie Meridionali ricordano ancora con rispetto ed amore per la sua intelligenza ed onestà, e l'onor. Casaretto recisamente afferma che il Rotondo non sapeva nulla, era un pover'uomo! Ma il Rotondo, pover'uomo, aveva tolto di peso la sua dottrina dai libri del pover'uomo di Broggia, del pover'uomo di Genovesi, del pover'uomo di Ventignano, del povero uomo di Bianchini, dei poveri uomini chiamati De Augustinis, Afan de Rivera, Savarese, Moreno, senza parlare degli stranieri.

Permetta il Senato che io mi inchini e stia con questi pover'uomini, anzichè coll'onor. Casaretto.

L'onor. Senatore Casaretto aggiunge: a Marsiglia e a Londra i depositi sono liberissimi.

Non è esatto quello che afferma l'onor. Casaretto. Ho qui i regolamenti dei *docks* inglesi e degli *entrepôts* francesi. Leggerò qual è la libertà decantata dall'onor. Casaretto.

« Le manipolazioni nei *docks* sono permesse tutte le volte che la conservazione delle merci lo richiede; ma esse devono esser sempre precedute dalla dichiarazione di chi ne fece il deposito e dall'autorizzazione della dogana.

« Nel caso di mutamento di magazzino (noti il Senato fino pel mutamento di magazzino) deve domandarsi il permesso della mutazione alla dogana. »

L'altro appunto dell'onorevole Casaretto è quello della confusione da me fatta tra *scala-franca* e *deposito franco*.

Dica, onorevole Senatore Casaretto: È vero o non è vero che il deposito franco riceve le merci straniere senza registrazione, e con la facoltà della riesportazione senza pagare dazio?

Senatore CASARETTO. Posso rispondere anche subito....

Senatore DE CESARE. Permetta; se questo è dunque il deposito franco, salvo il nome, la medesima cosa era la scala-franca.

La scala-franca era il deposito delle merci straniere senza registrazione, e colla facoltà di riesportarle senza pagare dazio.

Possono variare i regolamenti più o meno, ma il principio comune non è che questo, ed è sempre un principio di eccezione, è sempre un privilegio.

La storia economica di tutto il mondo glielo mostrerà. Luigi XIV stabilì i porti-franchi in

Francia. Nel 1793 la rivoluzione li soppresse. Ritornati i Borboni nel 1814, e tostò nel 1815 furono ristabiliti i porti-franchi e le franchigie doganali.

Ma le frodi e i contrabbandi furono tali e tanti sino ad obbligare lo stesso Borbone nel 1817 a restringere la libertà dei porti-franchi, sostituendovi i depositi franchi.

Ma le frodi o i contrabbandi non cessarono, e allora con un'altra ordinanza del 10 settembre 1817 il Borbone stesso escluse dai depositi 85 e più articoli, e della maggiore importanza, come i coloniali, i liquidi, ecc. Questa è la storia di tutti i privilegi.

Crede l'onorevole Senatore Casaretto che il deposito franco, così come è formolato nel progetto di legge, sia o no un privilegio? Io credo che lo sia in teoria e in pratica, e mi sono confermato in questa credenza colla presente discussione:

Il progetto di legge ammette che si possa concedere l'istituzione dei punti franchi a tutte le principali città marittime; ma io non ho visto propugnare i depositi franchi, nè dai Senatori di Napoli, nè da quelli di Palermo, che è il secondo porto dopo Genova, nè dai Senatori di nessun'altra città marittima, ma dai soli Senatori genovesi.

Si dice: il conte di Cavour volle mantenere il porto-franco a Genova. Intorno a questo non risponderò facilmente; dica prima l'onorevole Senatore Casaretto quali erano le condizioni della città di Genova rimpetto al Piemonte, e poi dirò io alla mia volta perchè fu mantenuto il porto-franco di Genova.

Si negò il contrabbando di Ancona. Ciò non è neanche esatto. Io mi trovava colà, quando la città era turbata per ingente contrabbando fatto, e con essa l'autorità politica e finanziaria. Ho ricordato quel fatto, non già che l'abbia verificato da me stesso; io non mi trovava colà come agente delle finanze per constatare le cose. Dico che nel 1867 è accaduto il fatto, e tutta la città di Ancona n'era costernata.

Dopo aver dimostrato al Senato tutto quello che ho affermato con la maggiore franchezza possibile, dichiaro che sono dolente di vedere impugnati i fatti, nonostante che siano documentati. Non è possibile di poter più durare in una discussione simile. Si possono contrastare

le teorie, ed opporre ad esse altre splendide e nuove teorie, ma i fatti documentati come si fa ad impugnarli?

Dopo ciò, io torno a pregare il Senato a voler respingere questo progetto di legge.

PRESIDENTE. La parola è al Senatore Casaretto per un fatto personale.

Senatore CASARETTO. Io debbo dichiarare che non ho mai detto che il Cappellari fosse un sognatore. Ho detto che in quella dichiarazione generica aveva confuso insieme città franche e depositi franchi, e che quindi non aveva alcun valore; avrei potuto aggiungere che la autorità del Cappellari della Colomba, come nuovo delle finanze italiane e che da poco tempo conosceva il porto franco di Genova, non può controbilanciare l'autorità dei grandi uomini di finanza piemontesi.

Io non ho detto che il Rotondo fosse un povero uomo, ma ho rilevato che gli inconvenienti attribuiti alla scala-franca erano assolutamente impossibili in un deposito franco, quindi ho detto: delle due cose l'una, e non ho detto quale; al De Cesare la scelta: o che la scala-franca di cui parlavano l'on. De Cesare e il Rotondo non era eguale al deposito franco, o che il Rotondo non sapeva quello che si dicesse, e confermo queste mie asserzioni, questo mio dilemma.

In quanto alle cose da me dette sui depositi di Marsiglia, voi le potete leggere anche nel rapporto dell'ispettore Queirolo. Io devo poi dire, mi rincresce ma devo dirlo, anche in questi ultimi fatti personali l'on. De Cesare ha nuovamente confuso i depositi franchi colle città franche, perchè la ristaurazione aveva stabilito in Marsiglia non un deposito franco, ma una città franca, ed è la stessa città di Marsiglia, che, veduto il danno che portava alla propria industria stabilita nel circuito della città, ha reclamato l'abolizione della città franca.

PRESIDENTE. La parola è all'on. Senatore Costantini.

Senatore COSTANTINI. Dopo gli eloquenti discorsi fatti con tanto nerbo di ragione e con tanto fondamento di sapienza dai valenti oratori che parlarono in favore e contro il progetto di legge in questione; dopo i saggi criteri esposti dall'onorevole Ministro delle Finanze, poco invero rimarrebbe a soggiungere; dire di più,

sarebbe portare vasi a Samo; ripetere le cose dette, sarebbe annoiare il Senato. Mi propongo dunque di astenermi in gran parte dalla questione sostanziale.

Ho preso la parola soltanto per dichiarare che, per le considerazioni esternate dai sostenitori della legge, io voterò a favore della legge stessa, persuaso che essa potrà fare buona prova. Ho chiesto la parola per aggiungere una modestissima parte di cornice al quadro che fu tratteggiato luminosamente e con tanta maestria.

Io rispetto le teorie e le dotte argomentazioni fatte *a priori*; ma in codesta questione, ed in quelle che vi sono affini, io tengo in gran conto maggiormente la pratica. Sono d'avviso che la pratica debba venire in soccorso della teoria, acciò questa possa attingere da quella criteri che valgano ad adottare in proposito una massima opportuna al momento presente, o possibilmente duratura pei casi avvenire. Io ritengo che i più degli onorevoli miei Colleghi siano teorici, e credo che i veri pratici appartengano all'elemento commerciale, e che questo sia il più idoneo, il più competente a spargere in proposito una luce viva e copiosa. E questo elemento si è abbondantemente pronunziato in favore del progetto di legge. Io non esito a schierarmi da questa parte. Senonchè, per elemento commerciale io non intendo già una parte del commercio; intendo il commercio nel suo più grande complesso.

È vero che alcuni rispettabili industriali hanno espresso un'opinione contraria al progetto di legge; ma è vero altresì che altri industriali, fra i quali quelli di Venezia, non hanno diviso con essi questo parere. Ed accennando a Venezia, non posso non ricordare ciò che fu detto nell'altro ramo del Parlamento dal distinto Deputato di Murano, e che fu ripetuto in questa aula dagli onorevoli Senatori Astengo e Sineo, che cioè Venezia, infino a tanto che godè le franchigie, ebbe florido il suo commercio, e che il suo commercio è decaduto ogni qualvolta le franchigie le furono tolte. Ciò che dico di Venezia, credo possa applicarsi anche agli altri porti.

Venezia adunque offre una prova evidente a favore di questa legge, e questa logica di fatto basta a ribattere tutte le dottrine. E per vero, credete voi, o Signori, che il contrabbando pre-

ferisca ingolfarsi nella rete dei punti franchi, anzichè tentare le sue prove lungo l'estesissima linea delle coste dello Stato, nelle quali gli occhi d'Argo della nostra finanza sono meno numerosi ed attivi? E credete voi che le miscele non si possano fare anche in mare aperto? Vi si faranno, lo confesso, con minore comodità, ma non è esclusa la possibilità di farle.

E qui mi piace ricordare che l'Inghilterra, questa maestra dei commerci, possiede oltre a vasti *docks*, nei quali entrare possono le navi e nei quali esse possono compiere tutte le loro operazioni, anche altri recinti franchi detti, se non erro, *free houses*, recinti franchi i quali, per quanto ne viene assicurato, equivarrebbero precisamente ai punti franchi che ci vengono proposti dal progetto di legge che stiamo discutendo. E parlando in generale di porti del nostro Stato, debbo osservare che la condizione loro lascia molto a desiderare in confronto dei porti stranieri; tanto è vero che fu destinata una somma ingente per migliorarli e portarli ad un grado conveniente.

La floridezza dei nostri porti dipenderà in parte dall'agevolare lo sbarco delle merci; e fino a che a ciò non si provveda, le navi vanno incontro a difficoltà, a perdite di tempo e a spese, le quali, se non paralizzano, almeno diminuiscono lo scopo dei loro viaggi; e fra questi provvedimenti, credo vadano compresi i punti franchi, come quelli che agevolano e sollecitano lo sbarco delle merci, e permettono ai navigli la pronta partenza per profittare di altri carichi e di altre speculazioni. Sollecitudine codesta, Signori, che ha valore grandissimo; perchè, specialmente in commercio, sollecitudine suona vita e profitto.

Ed ora mi permetta l'onor. mio collega Senatore Rossi ch'io gli diriga una parola relativamente a quanto egli disse ieri l'altro riguardo a Venezia.

Io ho persuasione e speranza che Venezia non sarà condannata alle sole piccole industrie; spero invece che potrà ancora aspirare a grandi commerci, se non della estensione del glorioso suo passato, certo in misura decorosa per sé e per la Nazione, qualora venga assistita da leggi opportune, e da opportuni e bene eseguiti regolamenti; e sarei stato lieto se l'onor. Senatore Rossi, anzichè dare a Venezia il pietoso consiglio di circoscriversi alle piccole industrie,

le avesse diretto un amorevole augurio di maggiore prosperità avvenire nei suoi commerci.

Nel tempo stesso posso assicurare l'onorevole Presidente del Consiglio, Ministro delle Finanze, che i desiderî da lui ieri espressi intorno ai Veneziani che cioè, se vegliano di notte, non dormano di giorno, saranno appagati. (Prego il Ministro a prestarmi attenzione perchè parlo a lui direttamente.) E posso accertarlo che i Veneziani, se vegliano di notte, non dormono della grossa durante il giorno; e ch'essi, come diedero già luminose prove di alacrità e intelligenza, veglieranno sempre più anche di giorno, e tanto maggiormente se il governo, come pare e come sperasi, vorrà incoraggiarli con opportuni efficaci provvedimenti.

Senonchè mi avvedo di essermi scostato dal breve mio programma e chiudo con un'ultima osservazione. Ammesso che in questa lotta gagliardamente sostenuta da valorosi campioni, ammesso, dico, che sia pari la forza dei combattenti, in questo caso io temerei che, a qualsiasi delle due parti arridesse la vittoria, questa non lascierebbe piena tranquillità sulla efficacia e utilità de'suoi effetti, e, se ciò fosse, noi saremmo di fronte ad un dubbio, ci troveremo in faccia ad una incognita. E quale sarebbe il modo migliore per istudiarla e scoprirla? Quale il mezzo più acconcio per risolvere il problema? Io credo che il modo e il mezzo migliore consisterebbero nell'esperienza. Facciamolo adunque, e votiamo la legge almeno nel senso dell'esperienza. Se essa farà buona prova, i generosi avversari ne saranno certamente lietissimi; se non lo farà, gli attuali sostenitori non esiteranno ad associarsi ad essi per chiedere che la legge venga abrogata.

Io credo che il Senato, seguendo quest'ordine di idee e basandosi su questo criterio, farebbe opera saggia e lodevole e nel tempo stesso farebbe atto di rispetto verso l'elemento commerciale.

PRESIDENTE. È stata inviata al banco della Presidenza una domanda firmata da 11 Senatori i quali chiedono la chiusura.

I proponenti sono i Senatori:

Arese — Angioletti — Catinelli — Fiorelli — Di Sartirana — Vito Beltrani — C. Mezzacapo — Alcardi — Cannizzaro — Cosenz.

Senatore FINALLI. Domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Il Senatore Finali ha la parola.

Senatore FINALLI. Io piglio la parola contro la chiusura con l'animo meno franco, che non farei se ora non fossi il primo iscritto per parlare contro il progetto di legge.

Prego il Senato di considerare che favorevoli del progetto si sono uditi ben dieci oratori, e tre soli contrari. Il Senato può anche intendere e vedere le ragioni personali che ci possono essere, perchè io che ebbi l'onore di appartenere alla passata amministrazione faccia conoscere i motivi, pei quali questo progetto di legge parve allora non meritasse favore.

Non mi estendo su di queste considerazioni; credo mi basti averne fatto questo cenno al Senato, perchè siano da esso comprese. Io chiedo quindi che sia permesso agli oratori iscritti di continuare nel loro turno d'iscrizione; e faccio a fidanza sullo spirito d'equità e sulla cortesia del Senato.

PRESIDENTE. Metto ai voti la domanda di chiusura.

Coloro i quali intendono di approvarla, sono pregati di alzarsi.

(La chiusura non è approvata.)

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Senatore Finali.

Senatore FINALLI. L'onorevole Ministro delle Finanze nell'esordire ieri il suo eloquente discorso, lamentava le esagerazioni che si sono udite in questa discussione. Se anche esagerazioni vi furono, credo che nessuna si elevi all'altezza di quella che fu pronunciata da uno dei fautori della legge, l'onorevole Michellini; il quale per rassicurare gli animi nostri intorno ai pericoli del contrabbando mise fuori due semplici aforismi: bando è vincolo; contrabbando è dunque libertà!

Oggi poi l'onorevole Senatore Casaretto, parlando del deposito franco di Genova, verso la fine del suo discorso ha mostrato che la merce per escire da quel deposito franco doveva passare per attraverso reti così fitte di formalità, doveva fare giro così tortuoso, che veramente non saprei capire come, se quella descrizione non fosse esagerata, i commercianti di Genova non dimandassero di essere liberati dal deposito franco, come da una intolleranda vessazione.

Il progetto che ci sta davanti fu da prima

annunziato con modeste parole; ma rapidamente fu elevato a tale importanza e dignità, che il combatterlo parve quasi delitto di lesa interesse nazionale.

Resta ancora nel titolo quella parola *punto franco*, la quale, secondo l'espressione di un illustre e compianto Collega, che mi dispiace nel profondo dell'animo di non vedere qui vicino, agli occhi di certuni poteva nascondere, che in quel punto vi era un porto-franco. Eppoi coll'esagerare alcune cose, coll'affermarne alcune altre senza fondamento, m'è duro riconoscerlo, si è arrivati a creare un'opinione, per la quale il *porro unum necessarium* del commercio italiano sarebbero questi punti franchi.

Ma anche prima che si manifestasse nel Parlamento, surse nel paese una contraria opinione, la quale alla sua volta intende dimostrare, che un progetto presentato in nome della libertà, mira invece a restituire o costituire un privilegio, che reca danno all'industria, che è pericoloso alle finanze e che non è necessario per lo stesso commercio.

Di fatti, i grandi empori commerciali del mondo, i quali salirono a smisurata potenza, giunsero a quel segno senza l'aiuto di tale istituzione, o dopo che vi era venuta meno. È bensì vero che giorni fa l'onorevole Astengo, ed oggi l'onorevole Casaretto hanno detto, che questa non è ragione da opporsi al punto-franco; che se gli altri paesi non hanno questa istituzione, noi possiamo averla per far meglio degli altri. Ma, Signori, nutrire cosiffatte illusioni, io credo che equivalga a pascersi di fumo e di nebbia.

Fu altro tempo in cui noi fummo i maestri del commercio a tutto il mondo; ora, nè credo di offendere punto il sentimento nazionale con queste parole, noi in codesta materia siamo in condizioni da dovere imitare gli altri, non di pretendere di esserne imitati.

Se questa istituzione fosse veramente necessaria, o se non necessaria fosse almeno utile al commercio, chi mai potrebbe avversarla? Siamo forse stranieri agli interessi del nostro paese? oppure uno spirito di esosa fiscalità ci rende così corto e falso il vedere, da non iscorgere che tuttocì che serve ad accrescere la ricchezza di un paese aumenta anche la sua forza contributiva?

Questo pensiero ha assistito e confortato tutti

coloro, i quali dal 1861 in qua, hanno posto mano all'assetto delle finanze d'Italia. Non fa d'uopo che io lo ricordi all'onorevole signor Ministro delle Finanze, il quale anche nel 1862 aveva l'onore e la responsabilità del Governo del paese, ed ha certamente partecipato alla grave preoccupazione di coloro, che constatarono in quel tempo, come noi ci trovassimo in un *deficit* così grande e spaventevole; che il totale dell'entrata non bastava a coprire la metà delle spese.

Egli non lo ha certo dimenticato, come io ricordo con grata riconoscenza la cooperazione che egli non isdegnò da me cinque anni più tardi, quando la finanza italiana si trovava nelle dure strette del corso forzoso e del prestito forzoso.

Ora, o Signori, in quella situazione era troppo facile capire, che l'Italia sarebbe caduta schiacciata sotto il peso delle nuove gravezze prima di raggiungere l'ardua meta del pareggio, se in pari tempo col crescere delle gravezze non andava di pari o più celere passo lo svilupparsi della produzione e della ricchezza nazionale.

Niuno contraddirà per certo, ed io meno di ogni altro; alle eloquenti parole colle quali ieri l'onorevole Ministro delle Finanze diceva che il lavoro, le industrie e il commercio sono nerbo e potenza di ogni Nazione; io aggiungerò che in questo sta ancora la misura delle sue forze contributive. Però noi non abbiamo mai dimenticato questa solenne verità; che se per disgrazia l'avessimo dimenticata, ci avrebbe richiamato a più sano pensiero l'esempio di una nazione vicina, la quale vinta e taglieggiata, mercè le industrie e il lavoro, seppe in brevissimo tempo risorgere a tanta floridezza e prosperità, da formare l'invidia del vincitore.

I capitali, la libertà economica, il lavoro, lo spirito prudente d'intrapresa sono lo spirito e l'anima del commercio. I grandi centri ossia i gangli del commercio sono colà dove li ha posti la geografia, che come ieri l'onorevole Ministro egregiamente diceva, è immobile; ma sono anche laddove indicano le vie di comunicazione, e per questo rispetto fino a un certo segno sono mutabili. Capisco che a beneficio del commercio si chiegga facilità e sicurezza di approdi; capisco che si domandino comodi e capaci luoghi di sbarco; spaziosi luoghi di deposito: perciò ho applaudito con tutto l'animo, e sono lieto di quella poca parte che vi ebbi, a quella legge per

la quale la generosa munificenza di un patrizio genovese, associata non solo all'aiuto di Dio, come si udì ieri, ma pur anco al largo concorso dello Stato, deve porre Genova in grado di non avere nulla da invidiare alle meglio fortunate e provvedute città marittime del mondo.

Però non capisco del pari, come la vitalità di quel grande emporio debba tutta raccogliersi proprio in quel seno, che chiamasi del Mandracchio, di difficile accesso, in uno spazio angusto; ed all'ombra di quei privilegi, che non datano già dal tempo in cui la gloriosa bandiera di San Giorgio contendeva a quella di San Marco il dominio de' mari, ma datano da un'epoca di decadenza.

Io non dirò per quale serie di disposizioni legislative sia cessato il deposito franco di Genova, dopo che erano cessate le maggiori franchigie di città franca, a Livorno, a Civitavecchia, ad Ancona ed a Venezia. Sarebbe troppo lungo discorso; e per altra parte sarebbe opera inutile, dopo l'accurata esposizione fattane dall'egregio Relatore: solamente dirò che fu lo svolgimento di un ponderato sistema, proseguito per quasi tre lustri, e continuamente confortato dalla buona esperienza, come spero dimostrare.

E bensì vero, ed anche l'ultimo oratore ha accennato a questo, che da prima, mentre si pensava di abolire le maggiori franchigie di città franca, lo ripeto perchè nessuno possa accusarmi di confondere la città franca col porto-franco o punto franco, non si pensava di abolire il porto-franco; anzi, siccome in Italia avevamo un solo di questi porti-franchi, quello di Genova, l'articolo 93 del Regolamento doganale del 1862, stabiliva che nelle città franche, al cessare delle loro franchigie, si sarebbe istituito un porto-franco nel modo di quello di Genova. L'articolo stesso soggiungeva che il Regolamento di questo porto-franco e degli altri porti-franchi, da istituire, nonchè i regolamenti provvisori per le città franche, durevoli fino alla cessazione delle medesime, si sarebbero messi in armonia colle disposizioni generali del Regolamento doganale. Questi regolamenti furono fatti in realtà nel 1863 e 1864, come ieri ricordava l'onor. Ministro delle Finanze, il quale faceva altresì notare la gravità di alcune disposizioni nel Regolamento speciale pel porto-franco di Genova contenute,

che a lui in certa guisa parevano financo eccessive.

Ma le dogane in quell'epoca erano governate da un uomo il quale ha lasciato un nome illustre nell'amministrazione, e di sé durevole monumento in un libro che ha titolo dai *Dasi di confine*. Appunto per la circostanza che ha accennato l'onor. Senatore Casaretto, vale a dire che il Cappellari era nuovo nel 1862 all'amministrazione italiana, egli si era fatto consigliere al Governo di quell'articolo 93, il quale abolendo le città franche, proponeva che vi fossero istituiti porti-franchi, a forma di quello di Genova. Ma egli, che appunto prima di assumere quella grande amministrazione aveva voluto fare un'ispezione a tutte le dogane italiane, ed aveva creduto che bastasse la restrizione delle franchigie delle città franche in quelle minori di porto-franco, non tardò a persuadersi che neppure le draconiane disposizioni del Regolamento del 1863, riguardo al porto-franco di Genova, bastavano a garantire l'interesse delle finanze dal contrabbando.

Le sue opinioni sono dichiarate nel libro che ho mentovato, il quale non essendo destinato ad alcuno scopo amministrativo, manifesta meglio d'ogni altro documento il pensiero genuino dello scrittore. Ora egli dice: *Queste istituzioni* (e prego credere che a queste parole precede l'indicazione tanto delle città franche che del porto-franco di Genova), « *Queste istituzioni* sono il più potente incentivo del contrabbando che strema i redditi delle finanze, che demoralizza le popolazioni; deprimono la vita naturale delle città stesse che ne sono privilegiate e ne impegnano il capitale ed il lavoro in vie fittizie; contrastano i principi d'un libero stato, dove tutti i cittadini devono essere eguali in faccia alla legge, ed alle imposte, ed infine fanno scapitare gl'interessi generali dell'industria e del traffico, aprendo l'adito alla concorrenza fatta ad armi disuguali. »

Naturalmente avvenne che il Ministro delle Finanze, a fianco del quale stava un tanto e così autorevole consigliere, non tardasse a fare delle proposte non conformi all'art. 93 del Regolamento doganale del 1862. Difatti il Ministro delle Finanze nel 1864 proponeva l'abolizione delle città franche, e faceva balenare l'idea dei

magazzini generali in luogo de' porti-franchi: « Io credo, diceva il Ministro, che il porto-franco non sia scompagnato da taluno di quegli inconvenienti che nelle città franche si deplorano. » E proseguiva lodando i magazzini generali, ed esprimendo la fiducia che Genova stessa vorrebbe preferirli al suo porto-franco, non foss'altro che per troncare gli ultimi nervi al contrabbando.

E qui sembrami opportuno notare, che i magazzini generali sostanzialmente non differenziano da un punto-franco se non in quanto esigono, che sia presa nota della qualità e quantità della mercanzia prima che sia introdotta nel deposito, affine di poterne accertare ed addebitare il dazio. Non esporrò i vantaggi che i magazzini generali per mezzo della fede di deposito e della nota di pegno offrono al commercio, e che il deposito franco non dà; perchè su questo è stato persuasivamente parlato da altri oratori che mi hanno preceduto. Mi par tuttavia che l'onor. Senatore Astengo accennasse a un vantaggio che ha il porto-franco in confronto dei magazzini generali, a riguardo del commercio di riesportazione; mi parve egli dicesse, che dal magazzino generale la riesportazione non è data. Se egli ha detto questo, come a me pare, sarebbe una vera inesattezza; perchè dai magazzini generali come dai magazzini doganali è permessa la riesportazione senza pagamento di dazio, nella stessa guisa che era fatta dal deposito franco.

Il progetto di legge del 1864 non ebbe seguito; e frattanto il porto-franco di Genova continuava a dare argomento al Ministero delle Finanze di desiderarne la soppressione. Difatti questi nel 1865 faceva la formale proposta di sopprimerlo; e in quella stessa occasione trattava ancora la questione, se i magazzini generali dovevano coesistere insieme al deposito franco, ed egli si pronunciava nel senso che volendosi il magazzino generale, il deposito franco non poteva più mantenersi.

« Il porto-franco, diceva il Ministro, si trova nelle medesime condizioni delle città franche e ne divide gli inconvenienti. Volendo incoraggiare i magazzini generali non si può lasciar sussistere un deposito, franco dalla osservanza della legge doganale. Il deposito delle merci nel recinto del porto-franco deve essere disciplinato dalle disposizioni, che regolano in

generale i depositi nei magazzini generali e in quelli di proprietà privata, affinchè sieno assicurati i diritti di entrata. »

La Commissione nominata dalla Camera esaminò accuratamente e con molta vivacità questa proposta; ed il Senato non deve dubitare che la discussione fosse profonda ed animata, poichè, se non erro, ne faceva parte l'onor. Casaretto. Ond'è che io mi meravigliai nello udire in una delle passate sedute dall'onor. Sineo, che l'abolizione del porto-franco di Genova era stata artificiosamente dissimulata, e che se ne era ottenuta la votazione per sorpresa.

Ora, la Commissione, che riferì intorno al progetto di legge, la sua opinione espresse in questo modo:

« Le città franche furono dette a ragione cittadelle del contrabbando; la Commissione fa plauso al progetto di legge che le sopprime. Sopprimendo dei privilegi, abbiamo creduto che non se ne dovessero sancire degli altri, abbenchè di gran lunga minori, e d'indole diversa. »

Questa è la verità. Le città franche non si possono di certo confondere con i punti franchi; gl'inconvenienti in questi sono minori che in quelle. Ma noi che oppugniamo i punti franchi, non facciamo la confusione che ci è stata rimproverata fra punti o porti franchi, e città franche.

Oggi, le città di Livorno, Ancona, Venezia, Civitavecchia, hanno perduto la maggiore franchigia che fruibano di città franca; Sinigaglia ha perduto la sua, fiera franca; tutte queste città sono passate per quegli inconvenienti non lievi che necessariamente reca con sè una trasformazione di questa fatta. La minore franchigia di deposito franco a Genova è cessata da 15 mesi; Messina è la sola città che conservi la sua franchigia, ma vede ogni giorno abbreviarsene la durata, coll'avanzare dei lavori che devono congiungerla con Caltanissetta, come ieri ha ricordato lo stesso Ministro. Lo Stato a queste trasformazioni ha concorso con parecchi milioni: io non dirò quale sia la più vera tra le tre cifre, le quali sono state messe innanzi dall'onor. De Cesare, dall'onor. Rossi e dall'onor. Ministro: anzi ammetto di buon grado, che la spesa effettiva fatta fin qui, sia quella accennata dall'onorevole

Ministro. Ma lo prego a considerare che la maggiore somma che non si è spesa figura ancora fra i residui passivi nel bilancio delle Finanze; lo prego a considerare che altre somme furono spese nel bilancio dei Lavori Pubblici; lo prego infine considerare se sia stata molta o poca la somma, che per certe indeclinabili necessità, lo Stato ha dovuto sacrificare, quando le città franche sono passate dall'antico al nuovo regime.

Quando io dico che lo Stato perdette in questa circostanza sul dazio delle merci già esistenti nelle città franche e nel porto franco parecchi milioni, nessuno che conosca come procedettero le cose può contraddirmi.

Ma, le conseguenze di questa abolizione di franchigie, sono esse state così tristi, che noi dobbiamo rinunciare al premio di tanta perseveranza ed al prezzo di tanti sacrifici?

La soppressione delle maggiori franchigie che ho accennato si era fatta, non dirò senza difficoltà, ma con difficoltà facilmente superabile; parve che altrettanto dovesse succedere per le minori franchigie del porto franco di Genova; e questa speranza, ingenua speranza se vuoi, era nutrita anche dalla convenzione fatta col Municipio di Genova nel 1867.

Ma pur troppo all'appressare del 22 aprile 1875, giorno fatale per il porto franco di Genova, sorse un nuovo fervore per la conservazione di quella franchigia. Ora, al vedere la corrente delle opinioni formatesi in Italia, e le probabilità presenti, che queste franchigie doganali debbano essere restituite, si suscita nella mente il verso del poeta:

O curas hominum! o quantum est in rebus inane!

La abolizione dei privilegi doganali ha forse nuociuto alla navigazione ed al commercio del nostro paese? ha forse diminuito gli introiti delle dogane? l'amministrazione doganale ha dovuto forse ricredersi sui danni e sui pericoli delle città franche, e dei punti franchi?

No, o Signori; d'anno in anno il movimento della navigazione è invece stato più grande, si è accresciuto il commercio, si sono aumentati i redditi doganali. Perciò alla metà del 1875 il Direttore generale delle dogane, valente anch'egli ed esperto uomo, confermò solennemente le opinioni del suo illustre pre-

decessore, opinioni che aveano avuto soddisfazione in tanti atti del Governo e del Parlamento.

E valga il vero. Se noi pigliamo a considerare il movimento della navigazione internazionale dal 1862 al 1874, e lo dividiamo in due periodi sessennali, uno dal 1862 al 1868, prima cioè che venisse meno alcuna di queste franchigie doganali, e l'altro posteriore, ossia dall'epoca della progressiva soppressione delle franchigie doganali, noi troviamo il movimento generale di importazione e di esportazione internazionale accresciuto del 23 0/0 fra l'uno e l'altro periodo.

Se poi guardiamo distintamente all'importazione ed all'esportazione, vediamo che l'importazione crebbe del 21 0/0 (parlo sempre del novero delle tonnellate), e l'esportazione crebbe del 25 0/0. Sarebbe questo, pare a me, un primo indizio del giovamento che l'abolizione delle franchigie ha recato allo svolgimento della produzione nazionale.

Questo movimento generale poi trova riscontro in quello dei nostri principali porti di commercio; imperocchè, o Signori, dal 1868 in qua, voglio dire dal principio dell'abolizione delle franchigie, nei tre principali porti d'Italia Genova, Venezia e Napoli, il movimento generale di navigazione internazionale si accrebbe, nei primi due di 25 0/0, nel terzo di 107 0/0.

Se poi facciamo in questi due periodi la comparazione del commercio speciale d'importazione e d'esportazione, il quale molto meglio del movimento di navigazione serve a misurare la vita economica di un paese, e lo svolgersi della sua attività industriale e commerciale, vediamo che i risultati sono anche migliori; poichè nel paragone tra il 1. e il 2. sessennio si trova un aumento di 31 e 60 0/0.

Separando poi anche qui l'importazione dall'esportazione, si fa più luminosa l'influenza del nuovo regime doganale sulla produzione nazionale.

Infatti l'importazione si accrebbe di 372 0/0, l'esportazione del 51 0/0. Non intendo mica dire, che questo svolgimento di produzione, che questo ampliarsi dei nostri commerci esteri sia tutto dovuto alla riforma doganale; questa sarebbe una vera esagerazione: tuttavia credo che d'altra parte nessuno possa negarmi, che anche questa riforma del regime doganale sia

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 13 LUGLIO 1876

stata una causa cooperante a questo splendido risultato. (*Segni d'approvazione.*)

Fra il 1871 poi e il 1875 l'importazione nei porti di Genova e di Venezia presentò l'aumento nel primo del 15, nell'altro del 112 0/10 nel novero delle tonnellate; e questo movimento ascendente non ebbe intoppi nè a Venezia quando col primo del gennaio del 1874 cessò la città franca, nè a Genova quando col 22 aprile 1875 vi venne meno il porto o deposito franco.

Ma poichè parliamo di Genova, esaminiamo se nel 1875, nel qual anno cessò il suo porto-franco, e si verificarono i primi effetti della riforma colà introdotta, il movimento del commercio presenti dei risultati disastrosi e deplorabili, come taluno non dubitò di affermare. — Cotali affermazioni in verità vengono meno davanti all'evidenza delle cifre della statistica; laonde prego il Senato di consentire che io possa indugiarmi alquanto su queste comparazioni.

Abbiamo, e sono cifre che non ho potuto togliere se non dalle pubblicazioni ufficiali del Governo, abbiamo nel commercio speciale del 1874 per tutto il Regno un'importazione pel valore di 1304 milioni ed un'esportazione pel valore di 986 milioni: nel 1875 abbiamo nell'importazione un valore di L. 1215 milioni, e nell'esportazione un valore di L. 1057 milioni. Sembra a prima giunta che invece di un progresso, siavi una diminuzione di 18 milioni nel totale; ma questo giudizio sarebbe un errore, poichè questa diminuzione di movimento commerciale è soltanto apparente; la quantità delle merci importate ed esportate si accrebbe, ed apparisce quella diminuzione sol perchè fu diminuito nel 1875, per molte importanti merci, il saggio di valutazione delle merci stesse in corrispondenza dei mutati prezzi in commercio.

Si provi ad applicare alle merci importate ed esportate nel 1875, gli stessi prezzi unitari che servirono a valutarle nel 1874, ed allora in ragione delle maggiori quantità importate ed esportate nel 1875, non si troverà già una diminuzione di 18 milioni, ma un aumento di 155 milioni di lire.

Se questa sia decadenza del commercio italiano, lo giudichi il Senato.

È questa stessa la ragione per la quale il commercio locale di Genova apparisce nel con-

fronto del 1874 al 1875, diminuito pel valore di 10 milioni di lire.

Ma che questo sia un giuoco dei valori, ossia dei termini di valutazione e non già una vera diminuzione di commercio, lo dimostra il movimento alle stazioni di Genova e di Sampierdarena che fra gli arrivi e le partenze nel 1875, crebbe di 135 mila tonnellate, in paragone del 1874.

E poi a che fare altre indagini e induzioni? Basta pigliare le tavole statistiche, esaminarle con alquanto accuratezza nelle loro parti, per vedere quale sia stata la quantità delle merci introdotte in Genova, e da Genova esportate nel 1875. Si dilergerà subito quella parvenza, sulla quale si fondano alcuni per dire che andò nel 1875 diminuito il commercio di Genova per 10 milioni di lire e più.

Infatti troviamo che Genova ebbe nel 1874 una importazione di 625 mila tonnellate, e nel 1875, l'ha avuta di 732,000, con un aumento di 97 mila tonnellate. All'esportazione poi, mentre nel 1874 la totalità delle merci fu di 74 mila tonnellate, nel 1875 è stata di 107 mila tonnellate: vale a dire che in totale il 1875 in comparazione del 1874 ha dato al commercio locale di Genova un aumento di 130 mila tonnellate.

Questi risultati, o Signori, io sono veramente lieto di constatare, indipendentemente dalla relazione che possano avere, anzi hanno, col tema che stiamo discutendo; imperocchè essi sono una prova luminosa del senno del patriottismo dell'operosità perseverante ed imitabile da tutti gl'Italiani, colla quale il ceto commerciale genovese seppe uscire da una grande crisi bancaria, ed impedire che diventasse disastro comune e generale. Ma come vorreste che quella meschina formalità di registrazione delle merci fosse stata la causa di una crisi commerciale, se questa alla crisi bancaria avesse tenuto dietro? Ripeto, che il commercio continuò a prosperare; ma se invece esso fosse diminuito ed arenato, se il credito fosse stato quasi distrutto, non a questa formalità di registrazione si dovrebbe attribuire il doloroso fatto, ma a cause di ben altra importanza. Chi vuole dunque dimenticare che dal 1873 al 1875 vennero meno in Genova da 30 a 40 Società commerciali, e che altre ridussero il loro capitale, per le fu-

nesto conseguenze di quella sfrenata speculazione bancaria che non avendo modo naturale d'impiego di capitali, dopo fatti i vistosi lucri sull'emissione, s'appigliò a ruinosi partiti; e ne fu conseguenza il diminuire per circa 120 milioni di lire il capitale dato al commercio? Se ci fosse stata una crisi commerciale a Genova, se quel primissimo dei nostri emporii fosse ridotto in condizioni cattive, a questa causa dovremmo attribuirlo non a quelle della registrazione; poichè veramente non vi sarebbe alcuna ragionevole proporzione fra un male così grande, che fortunatamente non si avverò, e una formalità così piccola, quale è quella che vi fu introdotta nell'aprile del 1875.

Se adunque a Genova non appassì la fioridezza commerciale; se invece di male, avvenne del bene, fatemi grazia almeno di non accusare di cattivi effetti questa registrazione; poichè io non vi chieggo dal mio canto che mi facciate la grazia di credere, che sia stata la registrazione che ha fatto aumentare il commercio di Genova.

Questa registrazione poi non è neppure un fatto veramente nuovo. Fu ricordato già da uno dei precedenti oratori, ed è scritto nella Relazione dell'Ufficio Centrale, che la registrazione che abbiamo ristabilita nel 1875 era stata bensì tolta nel 1831 dal Regio governo del Piemonte, ma nel 1763 era stata introdotta dai Protettori delle compere di S. Giorgio, i quali suppongo che, aristocratici o no, fossero teneri del commercio del loro paese, e che non meritassero la invettiva, che fu loro lanciata dall'onorevole Senatore Sineo in una delle precedenti sedute.

Del resto, i Senatori genovesi, e specialmente gli onorevoli Senatori Balbi-Piovera, e Giorgio Doria, sono in grado di difendere i loro antenati da quest'accusa di avere oppresso e contrariato quel commercio, la cui protezione era ad essi data per ufficio.

È naturale che coll'accrescersi del movimento di navigazione, e del commercio, aumentasse anche il prodotto della dogana, ma io voglio studiarvi di non meritare dall'onor. signor Ministro delle Finanze l'accusa di esagerazione in nessuna guisa. Non metto perciò innanzi le cifre dei proventi doganali, perchè occorrerebbe fare delle riduzioni, entrando come coefficienti, non solamente l'accrescimento na-

turale del commercio, ma anche l'inasprimento della tariffa sul caffè e sui petroli, e il corrispettivo doganale delle nuove tasse interne di fabbricazione. Nondimeno noterò, giacchè fra il 1874 e 1875 non vi è stato alcuno di questi inasprimenti di tariffe, che dal 1874 al 1875 si è verificato un aumento di oltre tre milioni, dirò anzi con cifra più precisa, di tre milioni di lire e un terzo.

E questo, o Signori, per rispetto alla navigazione, al commercio, ed alla finanza erano i risultati, dell'abolizione delle franchigie doganali.

L'amministrazione delle dogane era lieta che queste fossero alla perfine cessate del tutto; ne era lieta perchè aveva sempre avversato le proroghe che il Parlamento compiacente aveva accordato alla cessazione di quelle franchigie; quelle proroghe che nella seduta del 19 dicembre 1867 provocarono una esclamazione d'impazienza dall'illustre Deputato Rattazzi, il quale, essendo stato anch'esso Ministro delle Finanze, conosceva bene la materia della quale si trattava.

Quando nell'anno scorso, per iniziativa di un onorevole Deputato, l'odierno Sindaco della città di Genova, venne innanzi la proposta di istituire i punti franchi, il Direttore generale delle gabelle interpellato sulla proposta medesima fu apertamente contrario. La sua opinione la trovò registrata in un atto parlamentare del 2 giugno 1875, nel quale sta scritto: « Il Direttore generale delle gabelle asseriva che senza la registrazione delle mercanzie non si faceva garante del servizio daziario, essendovi una forma speciale di contrabbando connotata al regime de' punti o depositi franchi. »

Questa era l'opinione registrata in un atto del 2 giugno 1875. È trascorso appena un anno e quella opinione è dunque mutata? per quali fatti? per quale motivo?

Che quell'opinione sia mutata non può essere dubbio, dopo le dichiarazioni fatte ieri dall'onorevole Ministro delle Finanze; ma non credo di essere senza ragione a domandare che mi si indichino i fatti, che valsero a mutare l'opinione dell'amministrazione delle dogane e del Ministro; questo lo chieggo tanto più, in quanto che fino al 16 marzo (e, dicendo questo, non credo commettere una grande indiscretezza) l'opinione del Direttore generale delle gabelle era conforme a quella da lui espressa

alla Commissione della Camera dei Deputati nel 1875, vale a dire che i depositi franchi fossero un danno certo ed un pericolo anchè maggiore.

Il Direttore generale delle gabelle ragionando sopra queste cose faceva paragone fra la città franca di Venezia, ed il punto franco all'isola di San Giorgio, che avea esistito per alcuni anni in quella città, e diceva che per certi rispetti il punto franco presentava maggiori inconvenienti che non la stessa città franca. Inoltre, negava che le franchigie di porto-franco potessero interessare molto per lo sviluppo del commercio; ed accennava a molti inconvenienti, alcuni dei quali gravissimi, che si verificavano nel porto-franco di Genova. È vero; e su questo si fondava ieri l'onorevole Ministro delle Finanze, che il Direttore delle gabelle accennava a pochi casi, ma non di contrabbando, bensì di contravvenzioni. Peraltro questo non parmi buon argomento; imperocchè una delle ragioni appunto per cui si volle abolito il porto-franco, fu che i contrabbandi restavano impuniti, per la difficoltà estrema e l'impossibilità di constatare giudiziariamente le contravvenzioni. (*Segni di diniego al banco dei Ministri.*)

Io ho detto, e prego credere che non affermo senza esser certo di quello che dico, che se nel rapporto del Direttore generale delle gabelle si accenna ad uno o due soli casi che abbiano dato luogo con buon risultato a processi di contravvenzione, si deplorava la molteplicità dei contrabbandi fatti impunemente in modi diversi, e se ne notavano espressamente di 200 o 300 sacchi di zucchero o caffè, certo di minore importanza che quello di 80 mila sacchi di pepe avvenuto nella città franca di Aneona, del quale ha parlato l'onorevole mio amico De Cēsare, ma pur sempre gravi abbastanza.

Aggiungeva il rapporto che non si arrivava a capire come potesse interessare tanto al commercio di Genova il porto-franco.

L'onorevole Casaretto ha detto or ora: il porto-franco serve per la minima parte delle merci, che fanno scala a quel porto marittimo; la più grande quantità o passa per transito od entra in consumo senza aver toccato la soglia del porto-franco. Egli era appunto in ragione di questi fatti da lui non ignorati, che il Direttore generale delle gabelle, osservava che il porto-franco non avea l'importanza che gli

si voleva dare: non istò garante della esattezza del còmputo che riferisco, ma il porto-franco di Genova era detto non essere capace di più della 12^{ma} parte delle merci che s'importano nella città di Genova in un anno. Ciò si capisce facilmente; perchè fabbricato in guisa da rispondere alle esigenze del commercio di tre secoli fa, non risponde più alle ampliate condizioni del commercio presente. Ora, domando davvero, quali fatti nuovi siano intervenuti (perchè io ho tanto rispetto dell'onor. Ministro delle Finanze, che credo non possa essere indotto in altra via se non in seguito ad una esperienza nuova di fatti), per far mutare queste opinioni ripetutamente professate. O anche in materia doganale

« È mutato nel Ciel nuovo consiglio »

pel solo avvenimento politico del 18 marzo?

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

Senatore FINALI. Dopo quelle solenni manifestazioni delle opinioni del Direttore delle gabelle avvennero per verità due fatti. Mi permetta il Senato di discorrerne brevemente, per vedere se da questi due fatti possa trarsi una ragione per trovar buono quello che sembrava cattivo e viceversa.

Il primo di questi fatti è il Decreto del 1 agosto 1875, del quale ha già parlato l'onor. Ministro delle Finanze, e che in una parte, in quella che regolava diversamente il regime delle tare, mi sembra che in una delle passate sedute abbia meritato da lui qualche parola di lode. Or bene in quel Decreto, appunto per tener conto delle petizioni del commercio, e più particolarmente dei voti espressi in Atti parlamentari, il Ministro delle Finanze andò tanto oltre, che l'on. Rossi l'altro giorno non esitava d'affermare, che le agevolezze contenute in quel Decreto, oltrepassavano forse i confini della legge.

Quali erano i lamenti che si facevano? Quali erano le domande; quali i bisogni a cui si domandava soddisfazione, perchè il regolamento dei magazzini generali fatto nel 1873 non avesse loro soddisfatto?

I lamenti vertevano essenzialmente sopra tre punti. Si diceva che la formalità della registrazione portava un perditempo, incompatibile con le esigenze del commercio. Si diceva che per la conservazione, e per l'assortimento delle merci erano necessarie certe operazioni durante il deposito, che il regolamento dei ma-

gazzini generali non consentiva. Si diceva finalmente che dovendosi pagare la tassa sulla quantità bruta importata, si pagava un eccesso di tassa all'atto della esportazione dal magazzino generale, corrispondente alla quantità di merce che più non si trovava, perchè rimasta fra gli scarti e fra le avarie, o perchè era andata dispersa.

Or bene: il Ministro delle Finanze in quel Decreto del 1 agosto 1875, esplicando una disposizione generica contenuta nel Regolamento del 1873, concesse la costruzione di capannoni per fare depositi temporanei delle merci senza visita. Permise inoltre che la verifica delle merci fosse fatta nell'interno dei magazzini, e che la introduzione si facesse sulla dichiarazione o polizza di carico.

Così pareva soddisfatto il primo voto dei commercianti.

In quanto alle operazioni da farsi nei magazzini generali concedeva facoltà, di cernere le gomme, depurare il tamarindo, mescolare diverse qualità di zuccheri non raffinati; fare rifare, dividere, riattare i colli; infine fare assortimenti da colli diversi, e comporre dei colli speciali. Così pareva soddisfatto al secondo voto.

Il terzo voto poi pareva soddisfatto col concedere dei congrui abbuoni per le merci avariate, pei recipienti inservibili e per le dispersioni. Tutte queste concessioni, le quali sono così larghe che nè Bordeaux, nè Marsiglia, nè Havre, nè Anversa, nè Londra hanno niente di eguale, non ebbero virtù di contentare. Restava sempre quella benedetta registrazione delle merci al loro ingresso nel magazzino; rimaneva sempre questa *delenda Carthago*. Posso affermare, e l'onorevole Maiorana se occorre può farmene fede, che fino a tutto il tempo che sono rimasto al Ministero non ho mai ricevuto nè da una Camera di commercio, nè da un privato negoziante un solo reclamo, a motivo di operazioni che volessero farsi nei magazzini generali e che siano state impedito dai regolamenti, o siano state soverchiamente ritardate.

Havvi un altro fatto, ed è il Congresso delle Camere di commercio, che fu tenuto in Roma nel novembre dell'anno passato.

Quella riunione veramente destava molta apprensione nell'animo di coloro che della finanza s'interessano anche più di me: temevano che in quella così ardente questione dei punti-

franchi portata a discussione innanzi alla rappresentanza delle Camere di commercio, potessero prevalere gli interessi, i pregiudizi, le consuetudini locali e particolari, non contemperati ad altre considerazioni.

Io però ebbi fiducia nel senno e nel patriottismo delle Camere di commercio, e non me ne pentii: perchè la loro riunione ed il loro voto mi avrebbe vieppiù confermato nell'opinione, che il porto-franco ossia il punto-franco non è necessario al commercio, e neppure gli è utile. E qui lealmente dichiaro, che se le rappresentanze delle Camere di commercio o in un modo unanime o in grande maggioranza avessero dichiarato che il punto-franco o deposito franco, era veramente necessario al commercio, io avrei modificato la mia opinione, perchè non sono mai alieno dal modificarla e correggerla secondo l'avviso dei più savi ed esperti, e secondo il dettame dell'esperienza.

Senatore SINEO. Domando la parola per un fatto personale.

Senatore FINALI. La discussione intorno ai punti-franchi fu profonda ed animata; e prego l'onorevole Senatore Casaretto permettermi di rammentargli che non fu la prevalenza esclusiva delle Camere di commercio delle città mediterranee che fece incerto il voto intorno ai punti-franchi; giacchè vi fu un voto che legalmente diede vittoria al punto-franco, ma l'unico voto di maggioranza in seduta generale è bilanciato in realtà da egual voto di maggioranza nella terza Sessione del Congresso, più specialmente competente nella questione.

Ora, io lo prego ricordare che fra coloro che contrastarono la proposta dell'istituzione dei punti-franchi, furono i rappresentanti delle Camere di commercio di Messina e di Palermo...

Senatore CASARETTO. Contro il parere delle rispettive Camere.

MINISTRO DELLE FINANZE. È vero.

Senatore FINALI. Questo sarà; è questione personale, ma io non ebbi rimostranze da quelle Camere, e lo ignoro. Osservo però che il voto delle Camere sarebbe stato probabilmente diverso, se i convocati al Campidoglio avessero potuto sospettare che il progetto di legge non sarebbe rimasto così bello, così attraente come veniva presentato, vale a dire col beneficio dei punti-franchi; promessi a tutte le città commerciali di terra e di mare, senza distin-

zione; ma che, per prudente consiglio del Ministero, sarebbe stato, come ora è, ridotto alle sole città marittime.

Insomma io credo che nè dal Congresso delle Camere di commercio, nè dal Decreto del 1° agosto 1875, si possano cavare argomenti per sostenere il presente progetto di legge.

Ma potrebbe essere accaduto che la soppressione del porto-franco di Genova avesse prodotto mali non manifesti nel 1875; e che i risultati del movimento commerciale del 1876, ignoti quando le Camere di commercio discutevano la questione, suggerissero ora di mutare avviso e battere altra via.

Oggi fortunatamente abbiamo a mano la statistica del primo trimestre del 1876; se il commercio di questo trimestre, in paragone di quello del 1875, portasse una diminuzione nel commercio internazionale, allora comincierei a capire che si dubitasse della bontà del sistema annunciato nel 1862 e nel 1864, e coronato nel 1875.

Mi consenta il Senato che io gli metta innanzi le cifre di questo trimestre 1876, paragonate a quello del 1875. Quello del 1875 ha all'importazione un valore di lire 315,818,000, e quello del 1876 di lire 315,753,000; all'esportazione, il trimestre del 1875 ha lire 282,355,000, quello del 1876 lire 299,225,000.

Il movimento commerciale sarebbe quindi aumentato di 16,805,000 lire nel primo trimestre di quest'anno; tutto riferibile all'esportazione; e questa mi pare particolarità da non trascurare mai in questo ordine di considerazioni.

Ma bisogna notare che in ogni anno si modificano i valori che servono alla formazione delle statistiche, secondo la variazione dei prezzi nel comune commercio; e questi prezzi, per alcune ragguardevoli merci, p. e. il vino, i cotoni, le sete, le lane, il carbone e il petrolio, come già era avvenuto tra il 1874 e 1875, furono diminuiti anche fra il 1875 e il 1876. Una apposita Commissione istituita presso il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, tien conto delle notizie che le sono fornite dalle Camere di commercio, e in ogni anno determina l'unità di valore per ogni specie ed unità di mercanzia, da usarsi nella statistica dell'anno veggente. Ora, se applichiamo alla maggiore quantità di merci im-

portate ed esportate nel primo trimestre del 1876, gli stessi valori unitari del 1875, noi avremo nell'importazione un aumento di lire 25,848,000, nell'esportazione un aumento di lire 45,206,000, e in totale di lire 66,054,000 durante un solo trimestre.

Non vedo pertanto come da questo documento venuto in luce dopo il marzo 1876 si potesse argomentare doversi mutare sistema, e restituire il porto-franco, atteso i danni grandi derivati al commercio generale dello Stato, o a quello particolare di Genova dalla sua soppressione!

Per giudicare, Signori, degli effetti di un regime doganale, io credo che faccia d'uopo porre mente a tutta la vita economica del paese; meno importando il movimento particolare di questa o di quella piazza.

Se i benefizi del commercio si possono distribuire, tanto meglio; questo è veramente un discentramento non artificiale, è un discentramento veramente utile e fecondo.

Per mia esperienza posso dire che nelle minori città marittime dell'Adriatico dopo che in quelle parti vennero meno le franchigie doganali, l'importanza commerciale delle medesime è di non poco accresciuta.

L'apertura di ferrovie per i valichi Alpini naturalmente spostano un po' il commercio. Il grande commercio non si fa più necessariamente soltanto per le vie di mare, ma si fa anche per le vie terrestri. Ne è un esempio Torino.

Torino nel 1871 sdoganava 4 mila tonnellate di merci, nel 1872 ne sdoganava 9 mila. La media dello sdoganamento dell'ultimo triennio 1873-74-75 è stato di 151 mila tonnellate.

Ma non è sola Torino la città mediterranea, in cui si verificò questo fatto; si verificò pure a Udine e a Verona; per guisa che queste tre città che ho nominate, per importanza commerciale tengono dietro alle quattro principalissime città marittime, cioè Genova, Venezia, Livorno e Napoli, e vincono od emulano le altre che vengono appresso.

Da questi diretti commerci, che si stabiliscono e ogni giorno si estendono, possono forse avere danno alcune categorie di spedizionieri o commissionari; ma nè io nè alcuno si dee preoccupare di questo, poichè se si sopprimono degli intermediari divenuti non necessari, questo vuol dire che si evita un rincari-

mento del prezzo della merce. Noi dobbiamo occuparci delle condizioni generali del commercio del nostro paese e delle sue necessità; non di un danno che possa venire in particolare ad un individuo o ad una corporazione, che del resto saprà acconciarsi alle nuove condizioni e farne suo pro, come avviene in ogni caso di trasformazione o di riforma economica.

Dei sette postulati che erano contenuti nelle domande delle Camere di commercio e erano avvalorati dall'autorevole Atto parlamentare che ho citato, cinque furono soddisfatti nei modi che sopra ho detto, dal Decreto del 1. agosto 1875. Al commercio poi ben più importanti vincoli e gravezze propone di togliere il nostro Ufficio Centrale con un ordine del giorno, il quale attrasse ieri osservazioni gravissime per parte dell'onorevole Ministro delle Finanze.

Io credo che quelle osservazioni gravissime andrebbero grandemente temperate, se si dichiarasse o s'intendesse che, per quanto riguarda le riforme che portano una diminuzione nel bilancio delle finanze, dovessero operarsi a grado ed a misura di corrispettivo e compensativo incremento di proventi, che si possa ottenere nella negoziazione dei nuovi trattati commerciali. Osservo tuttavia che l'attuale regime delle tare, diverso fra il magazzino generale e il porto-franco, costituirebbe un privilegio a favore di questo.

Ma il commercio non ha mica bisogno di grandi riforme di leggi e tanto meno della istituzione di punti franchi per prosperare. Ci sono ben altri incagli, che non sia la semplice iscrizione al registro delle merci che rendono, per esempio, il commercio di Genova più difficile, più dispendioso, più tardo che non sia a Marsiglia o altrove. Io credo che se l'onor. Casaretto ottenesse che fosse finalmente risolta la questione del facchinaggio di Genova, la quale malgrado la legge e gli eccitamenti del Governo vi si trascina da più anni, otterrebbe pel commercio della sua città un beneficio ben più grande, che non sarebbe la istituzione del punto franco. La corporazione dei facchini forma, non dirò l'aristocrazia, ma l'autocrazia del commercio genovese; quando si giunga a far cessare i suoi abusivi privilegi, allora si avrebbe in quel porto un richiamo di bastimenti, i quali non ci vanno, non già perchè temano la nostra innocente registrazione, ma perchè temono le angherie e le

pretensioni di quella privilegiata corporazione, che la legge e il governo invano si sforzarono d'abolire.

Debbo confessare peraltro che di quei voti che furono espressi nell'Atto parlamentare che ho citato, due non ottennero soddisfazione, e non dovrebbero, a creder mio, ottenerla. Io nel leggere quei due voti o postulati, fui compreso da tanta meraviglia, che sento il bisogno di riferirli al Senato, leggendoli fedelmente sul loro testo, perchè mi dispiacerebbe troppo che alcuno potesse supporre che io avessi alterata una parola o una virgola.

In quell'atto si dice esservi due operazioni molto utili, molto lodevoli, che si fanno nel porto-franco di Genova, e che è bene si possano fare in tutta Italia, mediante l'istituzione dei punti-franchi.

Ora, sentite quali sono queste due operazioni. « Tingere il caffè onde dargli un'apparenza più fina e renderlo più bello e più pregiato. »

L'altra operazione è questa: « Fare miscele di zuccheri in modo da deprimerne il colore, alquanto sotto il tipo 20 Olanda. »

Ma, o Signori, è ben chiaro che cosa siano queste due industrie operazioni. L'una è una frode; non dirò contrabbando, perchè il contrabbando si fa quando la merce esce dalla dogana, è una frode che si fa a danno del consumatore italiano. L'altra è una frode che si fa a scapito della finanza, perchè essendo il dazio fondato sul colore dello zucchero, riuscendo a degradare questo sotto il tipo 20 di Olanda, quel quintale di zucchero che doveva pagare 28 lire e 85 centesimi, paga soltanto 20 lire e 80 centesimi: e forse il consumatore paga la miscela, come se fosse tutto zucchero raffinato.

Nè quelle erano vane parole, perchè nella petizione a stampa che fu fatta l'anno scorso da alcuni negozianti di Genova, queste due operazioni sono a mala pena dissimulate. Sono poi narrate francamente nella petizione che ha testè mandata al Senato la Camera di commercio di Torino; che dimostra come il porto-franco di Genova renderebbe impossibile altrove la concorrenza nel commercio dei coloniali.

Io veramente non posso ancora capacitarmi che ci sia alcuno che creda buona cosa, che nei porti-franchi e nei depositi franchi si abbia a godere l'impunità di simili operazioni.

In quanto a me, se il deposito franco esistesse, e si potesse farvi impunemente operazioni di tal fatta, sarebbe una ragione perchè io ne desiderassi la soppressione.

Può darsi che io abbia il torto di professare la dottrina di quell'antico savio, che credeva non potersi dare al mondo cosa utile che non fosse onesta; ma se deve prevalere la teoria di certi esclusivi interessi immediati e presenti, si cessi almeno di raccomandare questo progetto di legge a ragioni di libertà e di giustizia, santi nomi, che come quello di Dio, non dovrebbero mai essere invocati invano. (*Segni d'approvazione*).

Nonsembrami quindi dimostrata in alcun modo nè la necessità, nè l'utilità de'punti franchi.

Quando poi fosse dimostrata, e io l'aspetto questa dimostrazione, io credo che a questa istituzione dovesse provvedersi con norme abbastanza precise, con discipline date dalla legge, e non già lasciare tutto all'arbitrio governativo.

Il Regolamento del 1862 considerava nel suo articolo 93 le città ed i porti-franchi, semplicemente enunciandoli; ma sapeva dov'erano, sapeva che cosa erano, ne conosceva gli statuti; non aveva bisogno di fare quelle disposizioni che sono necessarie per regolare una istituzione nuova, alla quale possono partecipare le città di tutto lo Stato.

Ma ora abbiamo innanzi a noi un progetto di legge che ci dice senz'altro che si può istituire un punto o deposito franco, a richiesta de'Comuni e delle Camere di commercio o dei privati; ma per quali operazioni? con quali condizioni? per quali merci?

Io capisco bene che il signor Ministro mi risponderà: ci provvederà il Regolamento. Però egli che si meravigliava tanto che pei magazzini generali non riuscisse perfetto il Regolamento del 1873, e ne abbiano avuto già un altro nel 1875, e si pensasse ad altre riforme, crede egli che le difficoltà fossero peculiari ai magazzini generali, e possa provvedersi al punto franco con un regolamento così perfetto che non si abbia più bisogno di modificazioni e di aggiunte?

Avverto poi che il Regolamento de'magazzini generali ha delle norme scritte in due Leggi; una lo stesso Regolamento doganale del settembre 1862, divenuto legge in dicembre

di quell'anno, l'altra la legge sui magazzini generali del 1871.

Ma per questo porto-franco che può sorgere qua e là quasi come un fungo, o deve consolare le arene arse dalla dogana colle frescure d'una oasi franca, secondo che altri crede, resterebbe senza legge, e sarebbe del tutto abbandonato all'arbitrio governativo.

Il primo articolo del progetto di legge, nella sua vaga dicitura parrebbe che volesse circondare la penisola italiana e le sue isole con una cintura di punti franchi.

In verità credo che senza esagerar punto, si possano trovare sei città nel Mediterraneo, cinque nell'Adriatico e quattro nelle isole che possono pretendere al titolo di città principale. Sarebbe veramente un sistema nuovo che si introdurrebbe; sarebbe uno spettacolo nuovo che noi daremmo alle meraviglie dell'Europa.

In Europa non esistono porti-franchi, ma soltanto due città franche, Trieste e Fiume; e l'onor. signor Ministro delle Finanze potrebbe trovar documenti, da cui risulta la ferma volontà di sopprimere quelle due città franche, che l'esperienza dimostrò dannose all'interesse generale. Se quel Governo ha temporeggiato, lo ha fatto per certe ragioni e riguardi, che noi non abbiamo bisogno di usare verso nessuna città o provincia italiana, a discapito dell'interesse di tutti.

E poi, quando avrete dato questi depositi franchi alle città marittime, come lo potrete negare alle mediterranee? È vero che il Ministero ha fatto eliminare le città mediterranee dal progetto; e nessuno può dimenticare la esplicita e franca dichiarazione fatta ieri qui dall'onorevole Ministro delle Finanze, intorno a questo argomento: però nei giorni passati ho visto un giornale notoriamente officioso....

MINISTRO DELL'INTERNO. Che giornale?

Senatore FINALI.... voglio alludere al *Bersagliere*, lodare il municipio d'Alessandria perchè si prepara all'attuazione del deposito franco, mediante l'acquisto di un vasto locale già appartenente ad una Società enologica. Io poi non ho veduto che si siano in pari tempo decretati degli studî per un canale da Alessandria al mare Mediterraneo per renderla una città marittima. (*ilarità*.)

E poi per parte di alcuni fautori della legge, e cito l'onor. Senatore Sineo, fu detto chiara-

mente ed esplicitamente che essi erano favorevoli al progetto di legge, perchè credono che i punti franchi debbano essere un beneficio non solo per le città marittime, ma anche per le città mediterranee che li richiedessero e che ne avessero bisogno.

Ma ieri l'on. Ministro delle Finanze accennava alle gravezze delle condizioni per le quali si devono ottenere questi punti-franchi, ed accennava che soltanto poche città e in determinate condizioni difficilissime avrebbero potuto averli. In questo caso sarebbe giusta l'opinione di alcuni, i quali credono che il punto franco deve essere un beneficio per due o tre città, e intanto e con certezza per una città sola. In questo caso le altre città che non potessero ottenere questo beneficio, o dovessero rinunciare per le troppo gravi e dispendiose condizioni, vedrebbero da quali illusioni furono sedotte; ed allora, tardi accortesi dell'inganno, potrebbero più fortemente far sentire le loro querele contro il monopolio e contro i privilegi.

Ma se si tratta dell'interesse di poche città, perchè si parla d'interesse nazionale? Non solleviamo la questione a un'altezza che non ha, e teniamola nella sua vera e modesta regione.

Non è questo progetto il rovescio, la rimutazione radicale del nostro sistema doganale: ammetto che ne sia soltanto un principio, e che nella proposizione che dice rovesciato da capo a fondo il sistema doganale, ci possa essere anche un principio di esagerazione.

Ma gli antichi non invano raccomandavano di usar prudenza grandissima nel principio dei mutamenti: *principiis obsta*, essi dicevano. Siamo ora noi in tale condizione che possiamo fare questo pericoloso esperimento? I petenti lo credono. Difatti in una delle petizioni che sono state presentate al Senato si legge che « il pareggio ottenuto ci permette di cimentare più arditamente le nostre forze. » Ma, contro codesta opinione mi permetto d'invocare quella ben più autorevole dell'onorevole Ministro delle Finanze, il quale nella seduta del 13 giugno alla Camera dei Deputati usciva in queste solenni e memorande parole:

« Io non vorrei che penetrasse nell'animo nostro una pericolosa sicurezza, come sarebbe se credessimo che le nostre finanze fossero in fiore. Saremmo ricacciati in una imponente

deficienza, se non procederemo con molto prudenza nell'amministrazione finanziaria. »

Invoco questa sua saggia raccomandazione per trattenere coloro, i quali volessero troppo leggermente assecondare col loro voto questo progetto di legge.

Questo non è un progetto di legge politico; quindi io non entrerei in alcuna considerazione politica. Però, se volessi entrarci, comincierei dall'appellarmi a quel generoso e nobile sentimento, che faceva respingere l'esercizio governativo come mezzo di acquistare influenze, ed in certe circostanze esercitare una pressione.

Ma ora, o Signori, localizzando la questione, come volete paragonare la concessione della fermata di un convoglio, la cortesia di un compartimento riservato, la nomina di un distributore di biglietti, con l'influenza che si può acquistare con la concessione o col rifiuto di un punto-franco?

Io non veggo la ragione per cui si debba lasciare la via battuta fin qui con tanto profitto: non veggo nè la necessità nè la utilità della nuova istituzione che si vuole regalare all'Italia.

Quando poi l'utilità e la necessità fosse dimostrata, dovrebbe in modo meno anormale provvedere la legge alla nuova istituzione.

Il progetto non contiene altro che uno sconfinato arbitrio per il Governo. Ora, io dichiaro lealmente, che se nel nostro regime amministrativo ci fosse stato un arbitrio di questa fatta, la responsabilità mi avrebbe spaventato; e penso che le onorande persone le quali sono al potere, non avrebbero mai di propria iniziativa domandata una così larga facoltà per sé stessi e per i loro successori.

Chechè ne sia, io sono d'avviso che il Parlamento non possa alla leggera, anzi contro il dettame dell'esperienza, rinunciare ad un principio seguito fin qui, senza discapito di autorità e di dignità: non credo che il potere legislativo, possa dare al potere esecutivo così ampie facoltà in questa materia, se pur debbe restar salvo lo spirito delle istituzioni parlamentari. (*Segni d'approvazione.*)

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Io procurerò di esser

breve, ed il Senato comprenderà i motivi della mia brevità.

La discussione è stata amplissima: io mi ebbi dei valenti cooperatori nella difesa di questo progetto di legge, e parmi veramente che poco di nuovo si possa dire; come poco di nuovo mi sembra sia stato detto dall'onor. Senatore Finali; quindi io mi crederò permesso di arrestare le mie osservazioni sopra alcuni punti.

Sono però su alcuni punti obbligato a fargli una risposta, perchè da lui provocata.

L'onor. Senatore Finali, ha fatto una singolare domanda. Mi chiese quali erano le ragioni per cui il Direttore generale delle gabelle aveva cambiato di parere su questa questione dei depositi franchi.

Veramente, fino ad oggi, io aveva creduto che, in un Governo costituzionale, la responsabilità delle opinioni spettasse al Ministro, e che, solamente al Ministro, si dovesse domandare ragione delle sue opinioni, e dei motivi per cui stima talvolta di mutarle. Adesso l'on. Finali introdurrebbe una variante a quello che io ho sempre creduto un assioma costituzionale. Egli vuole obbligare il Ministro a rispondere delle mutazioni delle opinioni che avvengono nei suoi dipendenti: francamente io debbo dire che una domanda simile non è compatibile coll'ordine costituzionale. È la prima volta che simile pretesa si presenta in un Consesso parlamentare.

Dopo di aver notato però la singolarità della domanda dell'onor. Finali e la sua stranezza, nel regime parlamentare, io che non ho segreti per nessuno, dirò la storia vera, che del resto ho ripetuto a tutti quelli che hanno voluto sentirla.

Prima di narrare questa storia debbo rispondere ad una specie, non dirò di insinuazione, ma di allusione che ho sentito su questo stesso argomento da altri oratori, e che l'onorevole Finali non ha fatto altro che trasformare ed amplificare. È stato osservato che il Direttore generale delle gabelle, avversissimo ai depositi franchi, ha mutato opinione su questo argomento, e ciò, si dice, sarà probabilmente avvenuto perchè ha dovuto arrendersi all'opinione del Ministro; l'impiegato ha dovuto cedere dinnanzi ai suoi superiori.

Senatore FINALI. Signor Ministro, io non ho detto questo.

MINISTRO DELLE FINANZE. Non dico che l'abbia detto Lei, onor. Finali, ha solo adombrato ed amplificato questo stesso concetto. Signori, veramente io potrei servirmi della stessa arma usata da' miei avversari, la quale ha due tagli: potrei dire che se l'attuale Ministro impone la sua opinione a suoi impiegati (e fino a un certo punto il Ministro ha diritto di farlo, egli solo essendo responsabile innanzi al Parlamento) il Ministero precedente, che aveva altre idee, ha esercitato la stessa autorità, o per dire tutta la parola, la stessa pressione sul suo subordinato.

Ma dopo questo, passiamo avanti e veniamo alla storia.

Io era uno dei sottoscrittori del primitivo progetto, nato per iniziativa parlamentare; una volta diventato Ministro, sulle insistenze che mi venivano da molte parti, e molto vive, perchè questa legge venisse messa in discussione nella Camera, anzi dopochè questa legge, sull'istanza di alcuni Deputati, era già stata messa all'ordine del giorno, io presi nuovamente in esame quest'argomento, ma non ho manifestato ad alcuno la mia convinzione. Volendo che la questione fosse maturamente ponderata, ho invitato il funzionario più importante di questo ramo ad intervenire ad alcune conferenze intorno a quest'argomento.

Il risultato delle conferenze è stato questo, che il primitivo progetto come era stato presentato non doveva accettarsi, che doveva e poteva essere modificato, limitando l'istituzione dei depositi franchi alle principali città marittime dove veramente se ne sente più vivo il bisogno, e facendo sì che colla legge fossero date tali facoltà al potere esecutivo da escludere e reprimere gli abusi, quando da queste facilitazioni che si concedevano al commercio potessero nascere a danno dell'erario.

In seguito a questa discussione il Direttore generale, egli stesso, dovette annuire alla proposta di legge ed il Ministero accettò allora la proposta le cui clausole furono da lui e non da altri, formulate.

A questo nuovo progetto ha prestato la sua adesione il Direttore generale delle Gabelle, prima che vi acconsentisse il Ministro. E la storia è tutta qui, o Signori: io non so se

varrà a soddisfare l'onorevole Finali. Il quale nel suo lungo discorso ha poi fatto molte osservazioni, di cui ne piglierò soltanto alcune.

E prima di tutto io debbo ancora una volta deplorare l'equivoco che con una inesplicabile persistenza io sento ripetersi in questa discussione. Abbiamo un bel dire che il Ministero è propugnatore di un progetto che ha nulla a fare colle città franche, che noi siamo, sul punto delle città franche, perfettamente d'accordo con tutti quelli che hanno proposta la loro abolizione, che questa, dei depositi franchi, è una questione affatto diversa, che qui trattasi solo di un deposito franco, o se si vuole adoperare le frasi colbertiana, di una stazione franca; e che insomma l'argomento è tutto affatto diverso e molto più ristretto. Tutto invano.

Diversi oratori, compreso l'onorevole Finali, sono venuti qui sciorinandoci tutti i guai delle città franche e tutti i vantaggi che la loro abolizione ha prodotto allo Stato. Io non posso accusare l'onorevole Finali di avere fatto di proposito quella confusione dei due diversi argomenti; egli ha dichiarato che non voleva confondere le due cose, ma il suo ragionamento tendeva a dimostrare che il punto franco come la città franca produce gli stessi mali, e che la sua abolizione ci porterà gli stessi benefici risultati. Sicchè la confusione c'è sempre nella valutazione delle conseguenze, mentre, Signori, sono cose tutto affatto diverse e quindi bisogna sottoporle ad un esame, ad una diagnosi diversa.

L'on. Finali non ha tralasciato di mettere in evidenza anche i sacrifici che si sono fatti indirettamente dal Governo quando le città franche cessarono, si trasformarono e furono assoggettate al regime comune, e ci disse: mettete in linea di conto anche questi sacrifici. Ma, onorevole Finali, io vorrei sapere se egli conosce dei casi, nella storia economica o nostra o di altri paesi, in cui quando si è trattato di abolire una città franca, non si sieno fatti gli stessi sacrifici che abbiamo fatto noi.

Noi abbiamo ancora una città franca attualmente.

Crede l'onor. Finali, che quando si tratterà di abolire la città franca di Messina non saremo noi costretti a nuovi sacrifici? Ma e questo ragionamento che cosa ha mai a fare col

deposito e colla stazione franca? E quale esperienza possiamo noi avere sulle conseguenze dell'abolizione del deposito franco che esisteva in Genova, quando questa abolizione non data che da 15 mesi? Dove se ne possono vedere i risultati?

L'onor. Senatore Finali ha citato molte cifre statistiche, sulle quali io sono d'accordo con lui, osservandogli però che lo sviluppo economico di una nazione non può essere impedito dai cattivi governi e dalle cattive leggi, perchè è più forte la corrente ascendente del progresso materiale e morale dell'umanità di quello che non sieno forti gli ostacoli delle cattive leggi e dei cattivi governi.

L'onorevole Senatore Finali ha dimenticato di notare, quando ha separato i due periodi del nostro progresso economico desunto dallo aumento progressivo delle imposte, un fatto abbastanza importante, ed è questo che tra il primo periodo ed il secondo in cui si è verificato un aumento così notevole, ci è intervenuta un'epoca rammentata dall'on. Senatore De Cesare, e questa epoca è stato l'anno 1866. Nella quale epoca la Commissione dei 15 affrontando arditamente la questione del disavanzo, ha saputo introdurre tante riforme nella tariffa doganale da influire notevolmente sulle entrate che susseguirono il 1866.

Dunque nel valutare l'incremento finanziario l'onor. Senatore Finali deve permettere si tenga conto anche della riforma di quell'epoca che ha influito non poco.

Io ammetto ad ogni modo che il movimento economico si sia sviluppato in meglio, come ho ammesso che le finanze nostre si sono migliorate, e sono disposto a confermare le mie parole citate dall'onor. Senatore Finali. Però io ripeto che il nostro pareggio è un pareggio sul quale non dobbiamo fidarci, è piuttosto nominale che reale.

L'onorevole Finali ha parlato della legislazione doganale e di questa istituzione del punto franco e mi pare che anche lui l'abbia chiamato un privilegio.

Io consento che si possa chiamare un beneficio: ma non so comprendere come lo si chiami un privilegio. A meno che non si vogliono chiamare così tutte le facilitazioni che si usano nei nostri regolamenti doganali. Ma quanti non sarebbero i privilegi, o Signori!

Io ho portato qui con me un libro molto conosciuto dall'uso e che ho dovuto spesse volte esaminare, anche come semplice Deputato, ed è la legge doganale con tutte le variazioni, le interpretazioni e le applicazioni adottate dal 1862 in poi. Lavoro che mi è stato fatto da un modestissimo impiegato forse un secondo Mauro Luigi Rotondo che fu menzionato dall'onor. Senatore De Cesare; non ci è che da esaminarlo, questo libro!

L'onorevole Senatore Finali ha parlato di arbitri e crede che la legge proposta dall'attuale Ministero sia quasi una legge incostituzionale, tanto è l'arbitrio che lascia al potere esecutivo: per l'onor. Senatore Finali è una cosa assolutamente intollerabile. Onorevole Finali, io potrei provargli che in molti casi, nella nostra legislazione doganale, il potere esecutivo è investito di poteri ch'egli potrebbe chiamare arbitrari. Sì, o Signori! dipende dal potere esecutivo, nell'eseguire la legge doganale, di angustiare il commercio in molte guise, senza che la legge non sia punto violata.

Ma veniamo al caso concreto. L'onorevole Finali dice che i suoi colleghi, gli uomini del suo partito, mai avrebbero presentato una legge così enorme che lascia tutto al regolamento.

Onorevole Finali, per provare quanto sia erronea questa affermazione, io non ho altro da fare che citare i casi in cui gli uomini del vostro partito hanno proposto e fatto approvare leggi molto simili a questa che discutiamo. I casi sono parecchi e in materie gravissime, ma limitiamoci alla materia doganale.

Cosa abbiamo noi nella stessa legge del 1862, la quale si cita sempre, e non sempre a proposito?

La legge del 1862 che è stata fatta da un uomo che sicuramente gode tutta la fiducia dell'onorevole Senatore Finali, consacra, come dissi più volte, due istituzioni, cioè i punti franchi nell'art. 1. e nell'art. 93 ove dice: « Col 1. gennaio cesseranno di essere città franche Ancona, Livorno e Messina: sarà ivi permessa la istituzione di un porto-franco a somiglianza di quello di Genova.

» In questo periodo di tempo il regolamento del porto-franco di Genova e quelli delle città franche suaccennate saranno posti, mediante decreti reali, in armonia col regola-

mento doganale generale per quanto riguarda il movimento delle merci fra le suddette località franche ed il territorio soggetto al regime doganale e per ciò che ha relazione colla legge sulle privative.

» Dall'epoca dell'attuazione del regolamento non si potranno più accordare permisioni di fiere franche. »

Quanto arbitrio non si consacra con queste disposizioni!

L'onorevole Finali sa che il Ministro Minghetti, fondandosi su quella legge e valendosi della facoltà concessa al potere esecutivo, ha fatto tutto il regolamento del porto-franco di Genova, che rimase in vigore per quasi dodici anni.

Ora, io domando, se il Ministro attuale, una volta sancita la legge che ha presentata al Senato, si troverà egli meno costituzionalmente sicuro di quello che si trovasse il Ministero Minghetti quando ha sottoposto alla firma reale quel regolamento?

Ma vi ha di più; in questa stessa legge doganale del 1862 si istituiscono i magazzini generali. Cosa dice questa legge?

Leggerò l'articolo 43: « L'autorizzazione ad istituire magazzini generali sarà data, dietro inchiesta fatta dai Ministri delle Finanze e di Agricoltura, Industria e Commercio con decreto reale, che ne determinerà le condizioni di concessione e di esercizio.

» Le amministrazioni di tali magazzini generali avranno facoltà di far eseguire vendite volontarie di merci ai pubblici incanti in conformità dell'articolo 3 della legge 6 luglio 1862 sulle Camere di commercio.

» Esse potranno dare ricevuta per le merci depositate, e la proprietà di tali merci potrà essere trasferita ad altri con semplice girata di tali ricevute, senza che occorranò dichiarazioni od annotazioni preventive nei registri dei magazzini.

» A tali ricevute sarà apposta una marca da bollo da L. 1 e 50 la quale terrà luogo di ogni tasse di registro e bollo.

» Le amministrazioni summentovate rispondono alla dogana pei dazi, multe e spese. »

Ora, domando io se questa legge non dà al potere esecutivo facoltà non meno larghe di quelle che sarebbero date dalla legge in discussione?

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 13 LUGLIO 1876

Gli esempi adunque non mancano.

Il Senato mi dispenserà dal citare altri casi nei quali il potere esecutivo ebbe delle facoltà che non esito a chiamar discrezionali.

Si è fatta un'altra osservazione che mi preme di ribattere. Si è detto, che questa proposta di legge che discutiamo, distrugge tutta la nostra legislazione daziaria precedente. Io credo che questa sia stata un'accusa troppo esagerata.

Noi abbiamo nella legge doganale una varietà di questi depositi, più o meno franchi; troviamo due qualità di magazzini doganali, due qualità di magazzini privati ed abbiamo i magazzini generali; ci sono poi i capannoni; qui trattasi di un magazzino di deposito che, per l'uso cui deve servire, ha bisogno di maggiori facilitazioni. Ecco tutto.

Quello che si può affermare si è che con questa legge dei depositi franchi noi non facciamo che un'appendice ai porti per comodo del commercio marittimo, e credo che impropriamente si voglia dare a questa disposizione una natura diversa. E mi si permetta, poichè l'onorevole Finali ha parlato del commercio generale, che io esprima un concetto di un ordine più elevato.

Io dico, o signori Senatori, che i depositi franchi non sono istituiti a vantaggio del nostro commercio, ma che sono invece fondati a vantaggio del commercio generale. Tale è il carattere di queste istituzioni, e poichè questa è la loro destinazione e la loro natura, non possono esser posti se non là dove il commercio generale affluisce, e dove le navi e i carichi si affollano, dove il movimento commerciale è grandissimo. Ma, o Signori, l'Italia, permettetemi l'espressione, non è il molo dell'Europa che si stende nel Mediterraneo? Non approdano a questo molo le navi che vengono da tutte le parti del mondo? Nessun paese si interna più dell'Italia nel massiccio del continente europeo: la Francia è in fondo al Mediterraneo, la Spagna è attacciata e torosa, la penisola Balcanica è impermeabile: è l'Italia che congiunge l'Europa all'Asia e all'Africa.

E questa Italia, destinata al commercio mondiale, vi occupa ora un posto meschinissimo.

Il commercio delle nazioni più incivilite ammonta a 60 miliardi. L'Italia non vi figura che per la trentesima parte. Il nostro movimento

commerciale raggiunge appena il decimo di quello dell'Inghilterra, il quarto di quello della Francia, il terzo di quello degli Stati Uniti, è al di sotto di quello dell'Austria, del Belgio, dell'Olanda.

Signori, vi sta innanzi una proposta che non implica menomamente una innovazione al nostro sistema daziario. Voi siete invitati ad accettare una proposta che in fine dei conti ha la proporzione di qualunque altra importante opera pubblica a favore del commercio di tutto il mondo civile. È stato detto che è quasi ridicolo che si manifestino tutti questi desiderî per togliere di mezzo la meschina formalità della registrazione. Eh! onor. Finali, io lo avrei voluto compagno a Genova per alcuni mesi, in cui v'ebbi gradevolissima residenza, e durante i quali ho dovuto toccar con mano tutte le difficoltà, tutti gli ostacoli che incontra il commercio marittimo.

Sono persuaso che se egli mi fosse stato compagno in quelle indagini, quest'oggi porterebbe una diversa opinione.

Egli chiama una meschina formalità la registrazione? Ma veda la legge doganale! Il manifesto non basta. La polizza di carico non basta.

La registrazione non si può fare *verbalm-nte* che dai passeggeri, in ogni altro caso la dichiarazione deve farsi in iscritto: bisogna esprimere la quantità e in tutte lettere e in cifre; bisogna firmarla; non ci vogliono raschiature; deve essere tenuta con la precisione di un libro di commercio. E questo non è che il principio, la dichiarazione. Poi viene la liquidazione dei dazî: bisogna visitar tutto, pesare o misurare o stimare tutto per liquidare la somma dovuta. E bisogna impiegare del tempo in tutte quelle operazioni: e chi non ha altro bisogno ed altro desiderio che di deporre provvisoriamente il suo carico, vuotare il bastimento per prendere un altro carico e guadagnare un altro nolo, pensi l'onorevole Finali se può essere soddisfatto.

Non dimentichiamo, Signori, che nella nostra marina stanno i nostri più vitali interessi!

Noi vi abbiamo molte centinaia di milioni impiegati. Io non voglio qui fare una valutazione del milione e 100 mila tonnellate che a tanto ammonta la capacità della nostra flotta mercantile; non voglio improvvisare

una cifra, ma certo non siamo molto lontani dal mezzo miliardo per i soli bastimenti, senza contare i carichi.

Dunque è una parte importantissima della fortuna nazionale che percorre tutti i mari, porta la nostra bandiera dappertutto, crea un'altra Italia al di là dell'Oceano, ove i nostri audaci ed economi navigatori hanno conquistato la stima di tutte le nazioni del mondo.

Io ho sentito con dolore uno degli oratori, parlando del porto-franco di Genova, accennare alla inutilità del lavoro che vi si compie, e giudicare impiegati in lavoro inutile coloro ch'egli chiama i fattorini del porto-franco, i quali egli vorrebbe applicati alle manifatture.

E si crede inutile quel lavoro, o Signori? È il servizio della marina nazionale fatto in terra; è quello stesso lavoro dei nostri costruttori navali, e di coloro che disimpegnano negli arsenali militari i lavori indispensabili alla marina da guerra.

La marina è un fattore potente della ricchezza e della forza nazionale, e sarà la fortuna del nostro paese, se per l'avvenire sapremo togliere di mezzo gli ostacoli che inceppano la sua libertà, che è sinonimo della sua prosperità. Fra quegli ostacoli si presentano le difficoltà doganali e lo stato dei nostri porti, i quali sono tanto inferiori ai porti forestieri.

Il porto di Genova, non esito a ripeterlo, è un porto da medio evo.

Si è parlato molto dei voti espressi dalle Camere di commercio, ed anche l'onorevole Senatore Finali oggi ha citato i loro pareri, ed ho sentito un oratore giudicarli in modo molto severo.

Io non mi fermerò su questi ragionamenti, che si fanno sopra un Consesso elettivo.

Io comincerò a ricordare che c'è un voto sopra tutti autorevole, quello della Camera dei Deputati, col quale questa legge fu approvata. Ricorderò che una lievissima opposizione fu fatta alla legge, e il voto della Camera Elettiva per me sta certo al di sopra di quelli di tutte le Camere di commercio riunite del mondo.

Però io non posso associarmi a coloro che tengono in sì poco conto le Camere di commercio.

Esse rappresentano il ceto commerciale, si fondano sul principio elettivo, e quando sono

nominate legalmente, e nelle forme prescritte dalla legge, qualunque sia il numero di elettori che si presentarono alle urne, sono la rappresentanza legale del commercio, ed io non posso a meno di tener conto di questa autorità elettiva, che esercita le attribuzioni deferitele dalla legge. E ne tengo tanto più conto, perchè sono un antico ammiratore del sistema parlamentare.

Ricordo sempre l'impressione su di me fatta da alcuni versi di Giovenale:

Libera si dentur populo suffragia, quis tam
Perditus ut dubitet Saenecam praeferre Neroni?

come non posso dimenticare quel che Machiavelli diceva: « che il popolo difficilmente si sbaglia nella scelta delle persone. » Io sono fedele a queste teorie, e quindi non posso, torno a ripeterlo, non tenere in conto il voto delle Camere di commercio.

Ora verrò ad alcuni minori appunti fatti dall'onorevole Finali.

L'onorevole Finali ha trovato che v'eran quasi dei reati nelle pratiche usate nel porto-franco di Genova; che si andava persino alla pericolosa operazione di tingere il caffè e fare delle miscele di diverse qualità di zuccheri. Quanto al tingere il caffè l'onorevole Finali deve sapere che non si tinge sempre nel porto di Genova, spesso ci viene tinto anche dall'America, e su tutte queste pretese e pericolose sofisticherie i migliori giudici sono in fin de' conti i consumatori, i quali sono anche più autorevoli del Parlamento su questa materia. Poi l'operazione più importante che si fa nel porto-franco non è la tintura del caffè, è la miscela del caffè. Un carico non contiene una identica qualità di caffè. Se ne trovano, nello stesso carico, di diverse qualità, quantunque della stessa provenienza.

Il commerciante nel porto-franco fa una comune di queste diverse qualità ed è perfettamente nel suo diritto; non ci perde niente la dogana, ci guadagna il commerciante.

Nè il consumatore può aver danno, e se vuole della merce più fina non ha che da darne la Commissione.

Quanto a quello che si pratica sulle miscele degli zuccheri nei depositi franchi, l'osservazione più grave che si poteva fare era quella delle tare; ed ho visto una petizione che reclamava

contro questa differenza di dazio. Ma coll'ultima riforma, che io non ho esitato a lodare, l'appunto è tolto di mezzo.

Quanto alle miscele, delle qualità che si avvicinano al così detto numero 20, il danno è piccolissimo come mi venne dichiarato dal Direttore generale delle gabelle, che mi son fatto debito di consultare. E poi è diventato ancora minore dopo che vennero i zuccheri egiziani, e scomparirà interamente, se nel misurare i dazi sugli zuccheri (l'onor. Finali lo indovina) useremo un altro metodo, cioè quello che si dovrebbe usare nel tassare i vini: cioè la misurazione delle materie zuccherine, fatta astrazione dal colore. Ma questa è una questione gravissima sulla quale non intendo di pronunziarmi; dunque anche qui credo che gli appunti non valgano. C'è un altro appunto che è stato fatto dall'onor. Finali per far vedere che infine non meritava la pena di occuparsi di questo deposito franco a Genova, perchè undici dodicesimi del commercio sta fuori di esso: egli diceva, che il punto-franco serve a poco più di nulla.

Perfettamente, ma l'onor. Finali capisce che non vi può andare il carbone nel porto-franco ed il carbone entra in quantità enorme nel porto di Genova; ci sono delle merci escluse dal regolamento; non vanno nel porto-franco i tabacchi, non vanno i petroli ed altre merci. Faccia tutte queste deduzioni, e vedrà l'onor. Finali che la quantità di merci che va ancora nel porto è considerevole.

Io ho detto che non voleva entrare nelle cifre per valutare le conseguenze di questa obiezione che ancora di recente venne mossa al porto-franco di Genova, che cioè il commercio non soffre per la sua abolizione: ma siccome si è tanto parlato della condizione del commercio, bisogna che metta sotto agli occhi del Senato alcune cifre anch'io, tre sole, per far vedere che non si va sicuramente indietro, ma siamo in un momento di sosta, e il Senato sa che l'arrestarsi nei miglioramenti corrisponde qualche volta a retrocedere; una armata che è obbligata a fermarsi non è destinata a vincere; in un movimento economico quando si verifica una sosta, bisogna temere un regresso.

Ora, io piglio tre grandi città marittime, Genova, Napoli, Livorno. Non ho che i conti dell'ultimo quadriennio, per la gran ragione

che il Ministero delle Finanze ha qui solo una piccola parte della sua amministrazione, essendo le grandi amministrazioni finanziarie ancora a Firenze, e tutti i dati che occorrono da un giorno all'altro, è assolutamente impossibile di averli, perchè non si possono fare tabelle statistiche per mezzo del telegrafo. Or bene, cominciamo da Genova.

Nel 1873 le dogane diedero 22,820 mila lire; nel 1875, 22,449 mila lire. Evvi una diminuzione che però sparisce in confronto del 1874, e se vediamo il primo quadrimestre del 1875 non ci presenta un disavanzo. Lo noti l'onorevole Finali, il reddito del primo quadrimestre della dogana di Genova ci dà appena quanto basta per eguagliare quello dell'anno precedente con poche lire di differenza, il che non è un indizio buono.

Andiamo a Napoli. La dogana di Napoli, nel 1873 diede 10,375 mila lire e nel 1874 10,035 mila lire; il reddito dei quattro anni a un dipresso stazionario. Se guardo il primo quadrimestre, il reddito che si è verificato non è che 3,400 mila lire, locchè vuol dire che se il reddito annuo della dogana di Napoli si verificasse nelle proporzioni del primo quadrimestre si sarebbe un po' al disotto del reddito che si è verificato nell'anno precedente.

Veniamo a Livorno.

Qui le condizioni sono peggiori, perchè mentre il reddito del 1872 è di 9,408,000, del 1873 di 10,672,000, del 1874 di 10,570,000, nel 1875 scende ad 8,950,000, e il reddito del primo quadrimestre non ci dà che poco più di 3 milioni, locchè vuol dire che avremo un reddito di pochissimo superiore a quello del 1875, e notevolmente inferiore a quello dei due altri anni precedenti.

In queste cifre non ci è nulla di scoraggiante ma sono cifre che danno al Ministro l'avviso di non trascurare qualsiasi mezzo che possa, colla rimozione degli ostacoli, far procedere lo sviluppo del commercio.

Finalmente debbo rispondere ad un'ultima, non dirò accusa, ma ad un'ultima critica che mi ha fatto l'onorevole Senatore Finali, il quale, imitando gli esempi dati da altri, si è posto in una specie di contraddizione perchè dopo aver detto che il punto franco non doveva ammettersi, soggiunge poi che, ammettendolo, si deve estendere a tutte le città.

Ma se egli non lo ammette in proporzione ristretta, perchè questo male lo vuole estendere?

Senatore FINALI. Io non ho detto questo.

MINISTRO DELLE FINANZE. Mi è sembrato che il ragionamento in fondo fosse questo, se non lo fu, rettifico.

Poi l'onor. Senatore Finali ha detto che si è tanto criticato quello che si era fatto, o che si era tentato di fare, e che forse ancora si spera di fare, cioè di dare l'esercizio delle ferrovie al Governo; si era tanto criticato egli diceva chi aveva avuto l'idea di mettere in pratica questo concetto; e fra le altre critiche si era tanto insistito sulle intenzioni di far valere l'influenza del Governo col mezzo di questa nuova e vastissima amministrazione, e adesso, dopo tante critiche, si adotta un provvedimento che merita le stesse osservazioni cioè le stesse censure.

L'onor. Senatore Finali ha soggiunto: come volete che si possa influire col nominare un sotto Capo stazione, un guardafreno od un cantoniere? Sono cose di nulla, come se a questo si limitasse l'influenza del Governo, quando avesse in mano l'esercizio di tutte le Strade ferrate dello Stato cioè di tutta quanta l'industria dei trasporti, le tariffe, le corse, gli orari, tutto! L'influenza, io dico, assumerebbe delle proporzioni ben più colossali, onorevole Finali.

Ma egli dice, voi coi punti franchi volete farvi degli amici nelle città marittime, desiderate questo progetto anche per esercitare una influenza politica.....

Ma, onorevole Senatore Finali, se il Governo avesse avuto l'idea di esercitare un'influenza politica, avrebbe cercato di estendere questa disposizione invece di limitarla alle sole principali città marittime. Ma il Ministero attuale non segue i cattivi esempi, cammina diritto nelle sue vie ed ha perciò limitato al bisogno il provvedimento che stiamo discutendo, quindi è un concetto amministrativo che ha diretto il Ministero attuale, e non un concetto politico.

Ma dove sono queste principali città marittime? ci chiede l'on. Senatore Finali.

Egli ne annovera non meno di quindici, e crede che alle condizioni che sono poste da questo progetto di legge noi avremo quindici domande di depositi franchi. Non lo creda, onor. Finali. Ci vogliono dei grossi capitali per fondare questi depositi. I capitali in Italia

non sovrabbondano, ce lo ha accertato l'onor. Senatore Rossi, quando ha detto che i capitali anche ipotecari bisogna che paghino un interesse che passa il 6 per cento. Dunque, gran numero di domande non verranno sicuramente. Io poi piglio le cifre che mi danno i diritti marittimi e non trovo queste quindici principali città poste sul mare. Trovo che otto provincie pagano per diritti marittimi 2,500,000 lire.

E sapete quante sono le altre provincie che pure confmano col mare e dove si potrebbe applicare la definizione di principali città marittime?

Sono 32!

In Italia abbiamo 40 provincie che si possono chiamare marittime. Ebbene 8 provincie mi danno due milioni e 200 mila lire di diritti marittimi, le altre 32 provincie mi danno poco più di 400 mila lire.

Ma io non ho bisogno di molto studio per sapere dove sono le città marittime. Del resto l'onorevole Senatore Finali mi permetta di dirgli che tutta questa legge consiste nell'articolo 2 e nell'articolo 3.

Ora, gli articoli 2 e 3 danno al Governo, perchè la natura della legge lo vuole, dei poteri abbastanza estesi.

Capisco che l'onorevole Senatore Finali potrà non voler fare una questione politica di questa legge. Ma gli uomini politici non sono sempre liberi di farla o non farla una questione. La questione politica spesso volte viene da sè, e non si può evitare; capisco che l'onor. Senatore Finali dirà che non vuol fare questione politica ma non avendo fiducia, dovrà votar contro a questa legge e consigliare al Senato di respingerla.

Ma io spero che il Senato porterà un'opinione diversa; perchè torno a ripetere nella legislazione finanziaria, chi voglia esaminarla troverà che infiniti sono i casi in cui necessariamente bisogna lasciare molta libertà d'azione al potere esecutivo per non creare difficoltà al Governo.

Guardate alcuni articoli del Regolamento. Gli articoli 3, 4, 5, 27, 29; guardate la stessa tariffa e i poteri che ha il Governo di concedere o non concedere la riesportazione di alcune merci, dappertutto vi sono poteri più o meno estesi.

Vi citerò un esempio: fra le merci non indi-

cate nella tariffa c'è l'alcool; ora, considerate quale importanza può avere pel commercio del vino la importazione temporanea dell'alcool, la maniera di liquidare la restituzione dei dazi. Anche qui molto si concede all'azione del potere esecutivo.

Dunque io debbo concludere se si trova qualche cosa di vizioso in questa legge, questo appartiene alla natura della legge stessa, ed io spero che malgrado questi piccoli, ma inevitabili suoi difetti, il Senato vorrà assecondare la domanda del Ministero votando la legge.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Senatore Sineo per un fatto personale.

Senatore SINEO. Debbo respingere il supposto dell'onor. Senatore Finali che io abbia voluto recar sfregio all'antico Governo aristocratico di Genova, quando ho ricordato che da esso fu per la prima volta introdotto l'uso della registrazione nel porto-franco. Egli eccitava i nobili discendenti di quella gloriosa aristocrazia a voler vendicare l'immaginato sfregio. Ma io ho l'onore di possedere, sin dai miei giovani anni, tra i discendenti dell'antica aristocrazia genovese, ottimi amici, i quali certamente non potevano dare la stessa interpretazione alle mie parole.

Io ho dovuto ricordare un fatto storico, che cioè il provvedimento di cui si tratta era stato introdotto dal Governo aristocratico di Genova, perchè se fosse stato introdotto dai Governi rivoluzionari posteriori, sicuramente il Re Vittorio Emanuele I non lo avrebbe riprodotto.

Era uso nel 1814 e nel 1815 di far rivivere tutto ciò che gli antichi Governi avevano stabilito, eliminando ogni cosa che provenisse dai Governi rivoluzionari.

L'antica aristocrazia genovese ha avuto gran parte alle glorie di Genova e dell'Italia. Per questo titolo essa ha diritto al nostro ossequio e alla nostra ammirazione. Ma può ben crederci, senza farle sfregio, che nell'anno 1863 i suoi rappresentanti non fossero informati ai migliori principî dell'economia pubblica. Io ho dovuto notare che da essi proveniva quell'erroneo provvedimento, per ispiegar come vi fu una interruzione disgraziata nelle prerogative giuste ed indispensabili dovute al commercio di Genova.

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

Senatore MIGLIORATI. Vogliate, onorevolissimi Colleghi, accordare anco a me la vostra attenzione, onde io possa esporre brevemente al Senato le mie idee sul progetto di legge che ci occupa.

La ricchezza nazionale è frutto solo della agricoltura, delle manifatture e del commercio. La nostra tesi splendidamente esposta dagli illustri oratori che mi precedettero, si ravvolge unicamente sopra l'ultimo de' fondamenti, sul quale io basai la prosperità nazionale.

Nel nostro paese però il commercio latamente inteso è ancora nello stato di un fanciullo, il quale ha bisogno delle più industri e previdenti cure materne, onde, fatto adulto, possa misurarsi co' suoi maggiori fratelli, i quali dominano da assoluti signori nella maggior parte d'Europa.

I Say, gli Smith, e per aggiungere a tanta gloria i nostri, dirò pure e Cavour, e Rossi, e Boccardo e mille altri, tutti inneggiando alla potenza del nostro possibile commercio, parlarono delle difficoltà che vi erano a renderlo gigante, giacchè il commercio è, a spiegarmi con una immagine forse poetica, così sensibile, che un'aura meno facilmente appanna un cristallo, di quello che una misura non presa con tutta previdenza disturba l'andamento e la posizione di lui.

Io, non oratore e anzi nuovo a simili arringhi, vi parlerò liberi sensi in semplici parole.

E preso a modello quanto io vidi e presso di noi ed in esteri paesi, nella mia posizione diplomatica, vi dirò d'aver solo veduto felici i popoli, ai quali si diè tutti i mezzi onde godessero il franco esercizio della propria iniziativa, conciliando questa, ben inteso, cogli interessi dello Stato, sorgente comune del benessere universale.

La questione ora palpitante si è, se la istituzione de' punti franchi sia il miglior sistema per ottenere i possibili benefici per ciascun commerciante senza nuocere alla finanza dello Stato.

Secondo me, la questione sarebbe per se stessa oziosa, giacchè osservai sempre che quando la Nazione è ricca, lo Stato è florido.

Nel caso concreto poi osservo, come tutte le piazze marittime del Regno, la maggior parte delle Camere di commercio, ed infiniti e sin-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 13 LUGLIO 1876

goli individui dediti pure ai commerci, tutti in una voce sola invocano i punti franchi.

Può egli mai essere che Torino stessa, destinata, dopo l'apertura del Moncenisio, a divenire l'emporio del commercio francese di transito, e che Milano, quella Milano che può dirsi la sede continentale più eletta per i commerci italiani, può egli darsi, io dico, che, facendo un serio esame sopra l'utilità derivante anco a loro in un vicino avvenire dai punti franchi, possano avversarne l'istituzione?

Quale fiume ebbe mai a lamentare la ricchezza di quelle sorgenti che accrescono la potenza motrice delle maestose sue acque?

Pure, esaminiamo pacatamente le ragioni che si svolsero dagli avversari per combattere l'istituzione che io intendo di propugnare.

La divisa del nostro secolo è oramai *la massima possibile libertà commerciale*; sarebbe inutile il far qui l'apologia dei vantaggi che essa recò alle nazioni.

Oh! come io vorrei che la medesima, promessa dai governanti, desiderata come immenso beneficio dai popoli, non dovesse talvolta essere tarpata nelle sue esplicazioni dalle crudeli ragioni del finanziere!

Ma, l'Achille delle ragioni che si recano dagli oppositori per osteggiare i punti franchi, è una eccessiva tenerezza loro per i diritti di finanza, dimostrando che *punti franchi* e contrabbando nacquero fratelli germani in un parto solo.

Io veramente, persuaso della moralità del ceto commerciante, e della moralità in generale dei sorveglianti alla riscossione delle gabelle, non so persuadermi del gemino parto così temuto dagli oppositori.

Ma, ammettendo pure che nelle contingenze umane possa avvenire una qualche infedeltà, saranno esse poche gocce d'acqua che debbono ridurre a secco il nostro Tesoro?

Io poi, fatta l'esperienza, nelle varie mie peregrinazioni o residenze, di quanto avveniva e in Europa ed in America, dovetti convincermi che il contrabbando non è fratello germano dei punti franchi, ma bensì dell'utilità ch'egli segue, con qualsiasi sistema si addotti, come l'ombra e il corpo.

Invano si credette da molti acuti finanzieri dell'Europa vecchia e della nuova, d'impedire

con delle forme più o meno fiscali il trionfo del contrabbando.

L'antica Spagna vinse in questo genio inventivo tutti gli altri; pur tuttavolta le sue doppie di oro corsero all'estero, ridendosi degli inceppamenti posti per il loro viaggio dal finanziere.

Il mezzo migliore per la prosperità dei commerci si è di lasciarli più liberi che si può, e far sì che le tariffe relativamente piccole tolgano ogni incentivo al genio malvagio dei contrabbandieri.

Potrei, se volessi dilungarmi, dimostrare come il contrabbando supposto, oltre a riuscire una taccia indecorosa per la Nazione tutta, apparisca anche una insinuazione d'impotenza governativa, la quale non può certo piacere agli egregi uomini, cui è affidata la parte esecutiva delle nostre leggi.

Ma quando io dovessi invece rivolgermi all'onorevole Presidente del Consiglio, Ministro delle Finanze, lo pregherei nell'interesse dell'erario e del commercio a meditare e studiare una riforma nella organizzazione amministrativa del personale doganale; come altresì di meglio regolare il sistema di ammissione nelle dogane degli agenti spedizionieri, onde essi non divengano una vera piaga del commercio, attesi certi abusi che da alcuni di essi, d'accordo cogli impiegati doganali, talvolta si praticano.

Sono del resto sicuro che l'onorevole Depretis, amante del vero e del giusto, e sempre sollecito per il bene pubblico, vorrà prendere in considerazione le mie osservazioni.

Poche risposte meritano coloro, i quali, a mostrare che nella nostra egualità sarebbe una riprovevole ineguaglianza la concessione dei punti franchi, ricorsero a strani sofismi, giacchè basta di far considerare a questi, come la natura sarebbe a parer loro una ingiustissima madre non privilegiando diversi popoli che abitano sulla terra dell'amenissima baia di Napoli, dell'azzurro mare di Genova, o meglio anche del Bosforo di Costantinopoli. La natura ha dato in diversi luoghi, diversi beni, diverse opportunità. L'arte di spandere il ben essere per tutti è di trarre profitto di ciò che può ottenersi nei diversi luoghi, onde dagli svariati vantaggi delle diverse posizioni si ottenga con reale armonia quel ben essere universale, il quale vi circonda tutti, siccome il sangue il

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 13 LUGLIO 1876

quale equabilmente circolando per tutto il corpo umano, produce in ciascuna parte di esso la vita e la floridezza che le è propria.

La ricchezza soggiace precisamente pur essa alle regole livellatrici della idraulica; fate quindi che un paese sia ricco, i vicini a lui parteciperanno della ricchezza del limitrofo; e, questa progredendo, parrà il ruscello che guidato con sapiente magistero vi inaffia alternativamente le aiuole fiorite di un vago giardino.

Finalmente un grave punto, onorevoli Colleghi, resta a trattare. Gli oppositori ai punti franchi credono che l'istituzione di questi sia la morte per l'industria nostra nazionale.

Amantissimo del primato del nostro paese, ho studiato attentamente un articolo sì importante; ma vi confesso che il mio ingegno non seppe afferrare in quella tenebrosa metafisica una ragione che lo appagasse. L'industria di un paese è dipendente dalla materia bruta ch'egli possiede, o che egli può agevolmente procurarsi, e dalla quantità del capitale circolante che gli è permesso di dedicare ai diversi suoi traffici industriali.

Ora, qual legame esista fra le semplici teorie, le quali dietro la scorta dei migliori maestri io esposi, e quelle degli oppositori, per me non so vederlo davvero. Vedo all'incontro come in altre epoche, e Genova e Venezia e Pisa e Firenze, per una opportunità propria, seppero popolare delle industrie loro il rimanente di Europa, e fare ricchi i propri paesi in beneficenza delle franchigie che accordavano loro le leggi del proprio paese.

So bene quanto l'epoca nostra differisca da quella per molti riguardi; conosco pur troppo le concorrenze per noi temibili; pur tuttavia io sono fermo nel pensiero, che mi viene pur confortato dagli stessi industriali liguri e toscani, che gli inceppamenti d'ogni genere non faranno giammai prosperare le industrie; convinto per conseguenza che la maggioranza del nostro paese divida queste mie idee, io prego il Senato ad accettare la legge dei punti franchi, mentre posso assicurarlo che queste mie opinioni non sono un omaggio al paese ove io nacqui, ma il risultato delle intime mie convinzioni.

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Sento che alcuni desiderano la chiusura; domando prima se il Senato l'appoggia.

(È appoggiata.)

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Io non ho che due parole a dire.

L'onorevole Senatore Migliorati mi ha indirizzato due domande, od almeno due raccomandazioni. Coll'una vorrebbe fosse provveduto ad un migliore ordinamento delle forze doganali; coll'altra, se ho bene inteso, mi ha eccitato a provvedere al servizio degli spedizionieri.

Posso rispondere, quanto alla prima raccomandazione, che sta quasi in pronto un progetto di legge, già oggetto di studio del mio antecessore. Gli studi si continuano, e all'aprirsi della nuova Sessione questo progetto di legge, che riforma l'ordinamento delle forze doganali, sarà presentato al Parlamento.

Riguardo al servizio degli speditori, io terrò conto del desiderio manifestato dall'onorevole Senatore Migliorati; debbo però fargli notare che ho sotto gli occhi un Decreto del 14 gennaio 1864 col quale tutti i regolamenti anteriori a quell'epoca, tutte le norme che disciplinavano i servizi che gli speditori prestavano nelle Dogane furono con un tratto di penna abrogati.

Su questa materia ne saprebbe dire qualche cosa l'onorevole Senatore Finali; io però studierò ancora questo argomento; e senza poter prendere alcun impegno, vedrò in altra occasione di esporre al Senato quali saranno i risultati degli studi che mi propongo di fare.

Senatore MIGLIORATI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MIGLIORATI. Ringrazio l'onorevole Presidente del Consiglio della compiacenza avuta nel darmi delle assicurazioni alle semplici raccomandazioni che mi sono permesso di fargli.

Senatore CABELLA. Domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CABELLA. Dopo il discorso dell'onorevole Senatore Finali io invocherei la facoltà di parlare.

Certamente i discorsi che sono stati pronunziati a favore del progetto di legge, hanno

tolto la necessità di una povera parola quale sarà la mia; pure desidererei di rassegnare al Senato varie riflessioni che non sono state ancora fatte. Prego perciò la bontà dell'on. Presidente a volermi accordare la parola.

PRESIDENTE. Bisogna che io faccia osservare che la parola poi spetterebbe all'onorevole Senatore Pepoli: ad ogni modo interrogo il Senato....

Senatore PEPOLI G. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PEPOLI G. Quanto a me dichiaro di buon grado che giunto a questo punto, rinuncio alla parola, riservandomi soltanto di fare alcune osservazioni quando verranno in discussione l'ordine del giorno proposto dall'Ufficio Centrale ed il primo articolo della legge. E reputo far cosa grata al Senato non convertendolo per colpa mia in un punto franco, e prosciogliendo gli stenografi dall'obbligo di registrare le mie parole.

Pregherei però il Senato a volere accordare la parola all'illustre Senatore Cabella, come l'ha accordata dianzi all'onorevole Senatore Finali.

PRESIDENTE. Metto ai voti la chiusura della discussione riservando la parola, come è uso, al Relatore dell'Ufficio Centrale.

Senatore DE CESARE. Domando la parola per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Ha la parola per una mozione d'ordine.

Senatore DE CESARE. Io direi che si potrebbe accordare la parola domani al Senatore Cabella e al Relatore dell'Ufficio Centrale, dichiarando chiusa la discussione generale.

PRESIDENTE. Faccio notare all'onorevole Senatore De Cesare che il riservare la parola all'onor. Relatore dell'Ufficio Centrale sia cosa che gli viene quasi di diritto; però, quando si domanda la chiusura, è naturale che non vi può essere altra eccezione; quindi coloro i quali credono di voler riservare la parola all'onorevole Senatore Cabella, potranno votare contro la chiusura; ma io non posso mettere ai voti la chiusura se non nel modo che è stata chiesta. Pertanto, coloro i quali credono di approvare la chiusura, sono pregati di alzarsi.

(Dopo prova e contro-prova, la chiusura non è approvata.)

PRESIDENTE. Stante l'ora tarda, si rimetterà alla tornata pubblica, che si terrà domani al tocco, il seguito della discussione di questo progetto di legge.

La seduta è sciolta (ore 6 1/2).

