

XXXIV.

TORNATA DEL 14 LUGLIO 1876

Presidenza del Vice-Presidente DE FILIPPO.

SOMMARIO — *Sunto di petizioni — Omaggio — Seguito della discussione del progetto di legge: Istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del Regno — Comunicazione del Senatore Brioschi Relatore — Discorsi dei Senatori Cabella e Caracciolo di Bella a favore del progetto — Chiusura della discussione generale — Discorsi del Senatore Brioschi, Relatore e del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio — Parole per fatto personale dei Senatori Brioschi e Lampertico — Dichiarazione del Presidente del Consiglio, Ministro delle Finanze — Discussione dell'articolo primo — Considerazioni ed emendamenti del Senatore Ferraris, respinti dal Ministro delle Finanze — Replica del Senatore Ferraris e controreplica del Ministro — Proposte di votazione per appello nominale e per divisione dell'articolo primo — Avvertenza dei Senatori Miraglia, Balbi-Piovera, Casati e Spinola — Proposta del Senatore Duchoqué appoggiata dal Senatore Astengo — Ritiro della dimanda sul modo di votazione — Approvazione del paragrafo 1, del II e del III, e dell'intero articolo — Ordine del giorno proposto dal Senatore Rossi all'articolo 2, respinto dal Ministro delle Finanze — Ritiro dell'ordine del giorno — Schiarimenti chiesti dal Senatore De Luca e forniti dal Ministro delle Finanze — Approvazione dei rimanenti articoli fino al 6 inclusivo ultimo del progetto — Squittinio segreto del progetto di legge dianzi discusso — Risultato della votazione — Protesta dei Senatori Ricci e Pepoli sulla validità di essa — Ripresa della seduta sotto la presidenza del primo Vice-Presidente Eula — Riconvocazione del Senato pel domani per decidere sulla validità della votazione.*

La seduta è aperta a un' ora e 1½.

È presente il Presidente del Consiglio, Ministro delle Finanze, e successivamente intervengono i Ministri della Guerra, dei Lavori Pubblici, della Marina, d'Agricoltura, Industria e Commercio, dell'Interno, degli Affari Esteri e di Grazia e Giustizia.

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

Atti diversi.

Lo stesso Senatore, *Segretario*, CHIESI dà pure lettura del seguente sunto di petizioni.

N. 109. La Camera di commercio ed arti

della provincia di Teramo fa istanza al Senato onde ottenere che le disposizioni della legge sui contratti di Borsa sieno estese anche agli altri contratti commerciali conchiusi fuori Borsa.

110. La Giunta municipale di Spezia fa istanza perchè il Senato voglia approvare il progetto di legge sull'istituzione dei depositi franchi.

Fa omaggio al Senato il prefetto di Milano di 12 copie degli *Atti di quel Consiglio provinciale*.

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.

Senatore BRIOSCI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCI, *Relatore*. Prendo la parola per fare una dichiarazione. Sono giunte alla Presidenza del Senato altre due petizioni in favore del progetto di legge in discussione; l'una della Giunta municipale di Spezia, l'altra di molti commercianti di Livorno.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Cabella.

Senatore CABELLA. Onorevoli Colleghi! Innanzi tutto io debbo ringraziare il Senato del favore che mi ha fatto concedendomi la parola prima che venisse chiusa la discussione generale; favore che egli ha inteso fare certamente, non alla mia persona, ma al rappresentante della città di Genova, la quale è più d'ogni altra interessata nella presente discussione, ed ha dovuto, volente o non volente, sostenere gli onori della battaglia. Volle il Senato che l'ultima parola non fosse negata a chi rappresenta la sede principale del commercio italiano, e nella quale fu creata e fiorì per secoli la istituzione che ora si tratta di far rivivere. A nome di Genova ne ringrazio il Senato.

È oggi il quinto giorno della discussione.

Un progetto di legge desiderato, non da Genova soltanto, come alcuni oratori vollero far credere, ma da tutte le piazze marittime italiane, (fra le quali Livorno, che inviò una petizione firmata da 1400 negozianti, e Venezia che lo raccomanda caldamente colle deliberazioni de' suoi rappresentanti e coi voti de' suoi principali commercianti ed industriali): un progetto dovuto alla iniziativa di 123 Deputati, accettato dal Ministero, combattuto nell'altro ramo del Parlamento da un solo Deputato quasi per dovere di ufficio, votato a grande maggioranza, nel silenzio dei cessati Ministri che si erano pur dimostrati titubanti, questo progetto di legge trova inopinatamente nel Senato una potente opposizione.

Non vi dissimulo, o Signori, che Genova ne fu commossa profondamente. All'annuncio che l'Ufficio Centrale con una maggioranza di 4 sopra 5 voti aveva deliberato di respingere il progetto, Genova si domandò attonita quale potesse essere il motivo di un voto così ina-

spettato. E perdonatelo, o Signori, alla commozione che nasce da un grande e vitale interesse minacciato, in quei primi momenti si è creduto che gli interessi del commercio potessero correre pericolo di essere sacrificati ad una questione politica. Quest'apprensione per altro cessò presto, perchè i Genovesi hanno troppa stima di questo onorando Consesso, per credere che una questione tutta commerciale ed economica si voglia tramutare in una guerra di partiti politici. Oh certamente il Senato sa che gl'interessi del commercio e dell'industria sono superiori alle lotte dei partiti e non devono servir loro di pretesto! Per ciò non può esser questo il motivo per cui i punti franchi abbiano qui trovata tanta opposizione.

È in nome dell'industria nazionale che si è bandita la guerra ai punti franchi; è l'assalto venne d'onde meno si aspettava. È nel Piemonte e nella Lombardia che fu provocata e studiosamente alimentata un'agitazione, che non aveva ragione di essere. Queste provincie si distendono alle spalle del porto di Genova, ch'esse un giorno si compiacevano di chiamare il loro porto, che sono interessate alla sua prosperità, poichè è il loro scalo naturale, e serve a tutte le loro importazioni ed esportazioni. Chi avrebbe mai potuto sognare che sarebbero insorte a combatterlo? Doloroso spettacolo, che non ha esempio altrove. In Francia, Lione non ha mai invidiate le spese che a centinaia di milioni si profusero per Marsiglia, e non sognò mai che quel porto potesse nuocere alle sue industrie! In Inghilterra, Manchester non fu mai gelosa di Liverpool, nè lo ha mai combattuto in nome delle sue manifatture!

Quest'agitazione è seria? Io ne dubito. Sono troppo noti i suoi autori, i mezzi di cui si servono, le circolari che diramarono, gli sforzi che fecero per ottenere adesioni. Voi conoscete troppo quanto possa in queste materie l'iniziativa. L'agitazione nata in un centro solo, si è irradiata, per opera de' suoi fautori, ai centri minori, che seguirono l'impulso come le pecore di Dante.

E quel che l'una fa e l'altre fanno

Semplici e quete e lo imperchè non sanno.

La vera, la seria industria non si è punto

SESSIONE DEL 1876. — DISCUSSIONI. — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1876.

commossa. Gli industriali, che sanno, cosa era il porto-franco di Genova, e cosa saranno perciò i punti franchi che si vogliono creare a somiglianza di quello, si meravigliarono, che si facesse tanto rumore contro di essi a nome dell'industria. Ne avete la prova, o Signori, nelle petizioni degli industriali Genovesi e Veneziani, i quali non solo si rifiutarono di aderire alle circolari che dal centro suddetto erano pur dirette ad essi perchè concorressero alla lotta; ma ricorsero unanimi al Senato, pregandolo a voler dare il suo voto in favore dei depositi franchi, dicendo che non potevano in alcun modo nuocere, ed anzi avrebbero molto giovato alle industrie nazionali. Eppure sono essi quelli che meglio d'ogni altro conoscono questa istituzione, e che sarebbero i primi a soffrirne il danno se veramente potesse nuocere.

Entriamo nella questione; e innanzi tutto poniamone esattamente i termini, poichè da questo dipende il ben risolverla.

Si è voluto dare ad essa artificialmente un'indole ed una estensione che non ha.

L'Ufficio Centrale e l'onorevole Finali dissero che con questo progetto di legge si voleva distruggere una legislazione che conta già tre lustri.

L'onorevole De Cesare pensò che i depositi franchi costituivano un protezionismo a rovescio, cioè a favore del commercio contro l'industria.

All'onorevole Lampertico parve che la questione si rannodasse ai principi fondamentali della scienza economica; che si dovesse discutere in occasione dei trattati di commercio; e ne trasse occasione per insegnarci con gran dottrina e con una faccenda che io gli invidio, le origini razionali e storiche degli empori commerciali.

Ma, o Signori, tutte queste cose non hanno a che fare col progetto di legge che stiamo discutendo. Dirò col poeta: *non est hic locus*. I principi sono fuori di controversia. Non si vuol punto mutare il nostro sistema legislativo. I depositi franchi non hanno che fare cogli empori di cui ci parlò l'onorevole Lampertico.

La sola questione sottoposta alle nostre deliberazioni è ridotta ai seguenti termini: si può permettere o no il deposito delle mercanzie, senza la formalità preventiva della registrazione, al loro arrivo nei porti principali d'Italia,

in un luogo di custodia, donde non possano uscire senza essere riesportate all'estero o senza pagare il dazio? Così la pose l'onorevole Casalini nell'altro ramo del Parlamento.

« La vera questione è questa; egli disse: il pagamento del dazio si deve unicamente commettere alla vigilanza e tutela degli agenti doganali, ovvero, oltre alla vigilanza degli agenti, si deve avere un'altra tutela, cioè la registrazione della merce, la cauzione pel pagamento del dazio? »

Ed in verità la questione è questa; non ce n'è altra. Anzi essa è anche più ristretta: imperocchè il decreto 1. agosto 1875 ha già permesso di prescindere dalla registrazione al momento dell'arrivo della merce, autorizzandone il deposito temporaneo in quelli che esso chiama *capannoni*. Il deposito senza registrazione per un tempo, se non indeterminato, almeno sufficiente al negoziante per provvedere alla sua mercanzia è dunque già autorizzato.

Più ancora! quando si richiedono i depositi franchi non vuol dire che la mercanzia possa entrare in questi depositi senza alcuna registrazione. Vedremo fra poco che il regolamento del 1863 stabiliva severissime formalità prima che la mercanzia potesse entrare nell'antico porto-franco di Genova, che altro non era se non il tipo dei depositi franchi, quali ora vogliono instituire.

Voi vedete adunque a quali minimi termini si riduce la questione! Lasciare al commercio nei porti marittimi una piccola porzione di quella libertà che, se non fossero gli interessi delle finanze, dovrebbe avere intera! Vedere se questa piccola porzione di libertà che si lascerebbe al commercio possa in verun modo compromettere gli interessi delle finanze o quelli della industria nazionale.

Fa veramente meraviglia, che una questione così semplice si sia voluta allargare a confini sì sterminati, da chiamare l'istituzione dei punti franchi la rovina delle finanze, la liquidazione dell'Italia economica, la distruzione di tutto il lavoro legislativo di 15 anni! È un metodo vecchio quello dei nemici di una istituzione innocente, di esagerarne gli effetti per ispaventare i timidi e gli ignoranti.

Cominciando dall'ultima accusa, parmi veramente che adottando il presente progetto di legge, tutta la nostra legislazione rimanga

intatta; imperocchè resta l'abolizione delle città franche, resta l'istituzione dei magazzini generali, restano intatti i regolamenti doganali; anzi l'istituzione dei punti franchi non sarebbe che l'applicazione degli articoli 1 e 93 del Regolamento doganale 11 settembre 1862, tuttavia in vigore, che conservavano il porto-franco di Genova, e ne estendevano la istituzione nelle abolite città franche; non sarebbe che la esecuzione del Regolamento 16 luglio 1863, che stabiliva le discipline speciali per il detto porto-franco.

A che tende in sostanza questo progetto se non a conservare una eccezione stabilita da questi due regolamenti, dei quali, il primo porta la firma di Sella, e il secondo di Minghetti? Una eccezione dovuta alla iniziativa di quegli stessi Ministri, che nemmeno poi si mostrarono apertamente avversi alla istituzione dei depositi franchi, quando il progetto ne fu presentato per iniziativa parlamentare?

È vero che sopravvennero poi la legge dell'11 maggio 1865, che ordinava la conversione del porto-franco di Genova in magazzino generale, e quella del 19 aprile 1872, che stabiliva il termine di tre anni per questa conversione. Ma prima che scadesse il triennio, 123 Deputati presentarono il presente progetto appunto per impedire i danni che dall'esecuzione di quelle leggi si prevedevano. E questi danni si avverarono, e furono così gravi che il cessato Ministero dovette provvedervi col decreto del 1 agosto 1875, il quale derogò al rigore delle dette leggi e fece concessioni che molto si avvicinano alle disposizioni che formano l'oggetto della legge ora in discussione.

Chi può dire dopo ciò che da noi si voglia distrutto il lavoro di tre lustri?

Ma, se ciò fosse anche vero, sarebbe forse una buona ragione per respingere il progetto? Se noi avessimo sbagliato strada, non dovremmo cangiarla? È appunto una falsa via quella in cui ci siamo posti quando colle leggi del 1865 e 1872 si derogò agli articoli 1 e 93 del Regolamento doganale, e si rese inutile quello del 1863. Importa ritornare sui primi passi.

Questo progetto di legge sarà un grande beneficio. Esso porrà le piazze marittime in grado di potere, non dico sostenere la concorrenza colle piazze estere, ma almeno reggersi stentatamente contro la loro prevalenza.

Trieste, è ancora città franca. Marsiglia possiede vastissimi bacini, ed anche i depositi franchi sotto nome di *hangars*, dei quali ha pur sentito il bisogno quantunque sia dotata di potentissimi mezzi, che a noi mancano, mediante i quali prevale talmente, che rende a noi impossibile la concorrenza. Londra, malgrado i suoi *docks* immensi, ha riconosciuta la necessità di avere accanto ai medesimi dei vastissimi cameroni per il deposito delle merci fuori della linea doganale, che corrispondono ai depositi franchi.

Volete allora negare ai nostri porti il mezzo unico che loro rimane per lottare colla concorrenza straniera?

Nel commercio marittimo sta la ricchezza e la potenza delle nazioni. Dov'esso fiorisce, fioriscono pure tutte le industrie; senza di esso anche le industrie periscono. Guardate l'Inghilterra. Essa è la signora del commercio marittimo; e per questo appunto essa ha anche il primato nell'industria agricola; e nessun altro popolo la supera in ogni altro genere d'industrie. Se non potete far altro a pro del commercio marittimo, lasciategli almeno la maggior libertà compatibile colle necessità delle Finanze.

Ma questa sarebbe una franchigia, e noi le abbiamo abolite tutte, disse l'onorevole Senatore De Cesare, che si dichiarò nemico di ogni maniera di franchigia. Ebbene, anche questo, o Signori, è un errore che si cerca d'insinuare negli animi vostri. Non si tratta di franchigie. Le franchigie io non le intendo che in due modi; cioè: o esentando gli abitanti di una città dall'obbligo di pagare i dazi sulle cose che consumano, e si hanno allora le città franche; oppure esentando dal dazio certe mercanzie.

Qui non si tratta nè dell'una, nè dell'altra cosa. Si tratta solo di autorizzare il deposito libero delle mercanzie prima di introdurle entro la linea doganale, perchè il negoziante deliberi se a lui convenga di riesportale o di introdurle pel consumo. Non è una franchigia, non è un privilegio, non è un favore; è un resto di libertà, lo ripeto, che si lascia al commercio, di quella libertà ch'esso dovrebbe avere intera, di quella libertà tanto necessaria alla sua vita che un celebre ministro di Francia, volendo frenare i suoi impiegati che colle fiscalità tor-

mentavano i negozianti e nuocevano così anche alle finanze diminuendo le rendite delle dogane, scriveva loro: lasciate libero più che potete il commercio; anzi lasciatevi un po' ingannare da esso: *soyez un peu dupes du commerce*; parole che dovrebbero essere stampate in lettere d'oro negli uffici di dogana.

Ditemi, o Signori, se il commerciante volesse lasciare a bordo della nave la sua mercanzia, chi potrebbe impedirglielo? Nessuna legge o regolamento l'obbligherebbe a scaricare le merci in un tempo determinato; ma se egli si appigliasse a questo partito, dovrebbe sopportare gravissimi danni quali sarebbero i noli enormi e le enormi *stallie*, che dovrebbe pagare alla nave.

Or bene, i depositi franchi vengono in suo soccorso. Il negoziante può scaricare in essi quelle merci che non potrebbe, senza enorme spesa, custodire a bordo della nave. Esse stanno in questi depositi come se fossero ancora a bordo della nave. Può così il negoziante provvedere al proprio interesse prima di vincolare la sua mercanzia nei magazzini della dogana.

Voi vedete adunque, o Signori, che non si tratta di franchigia, ma di quella libertà che senza danno d'alcuno deve lasciarsi al commercio se si vuole che esso viva.

L'on. Senatore Rossi ha detto che in nessun altro luogo si ha esempio di quest'istituzione. La cosa non è vera, perchè esistono gli *hangars* di Marsiglia, e i *cameroni* di Londra. Ma fosse anche vero. E che perciò? Perchè rinunzieremo noi ad un istituto d'origine italiana, che ha reso sì eminenti servizi al commercio, sol perchè non fosse altrove?

Rimosse queste generali obiezioni, scendiamo ora al vivo della questione. Cos'è il *deposito franco* che trova in questo Consesso sì fiera opposizione?

È una domanda che siamo costretti ancora a farci, perchè nel corso di questa discussione abbiamo sempre sentito ostinatamente confondersi i depositi franchi colle città franche e colle fiere franche, quantunque questa confusione, che si vuol insinuare ad ogni costo, sia stata mille volte confutata.

No, no; ripetiamolo ancora una volta, nulla di comune ha colle città franche il deposito franco.

Esso non è altro che un tratto di terreno,

posto fuori delle linea doganale, circondato da alte mura, il quale non ha che due porte, l'una per l'ingresso, l'altra per l'uscita delle mercanzie, guardate non solo da molte guardie ma da agenti doganali; sicchè è impossibile che nulla v'entri o ne esca senza il controllo della dogana.

In questo recinto sono depositate e custodite le merci finchè non siano destinate alla riesportazione o al consumo. Se la merce è riesportata, è ben giusto che non paghi alcun dazio, e nessun danno ne viene alle finanze e molto meno alle industrie. Se la merce è destinata al consumo, allora essa paga il dazio come qualunque altra.

Ma se la cosa è così, fa veramente stupore la crociata che si è bandita ai punti franchi. Io non so comprendere allora perchè non si domandi l'abolizione anche dei magazzini generali, i quali pur godono di quasi tutte queste franchigie. L'unica differenza che passa tra i magazzini generali e i depositi franchi è questa: che in quelli bisogna pesare, numerare e verificare le merci e farne registrazione nei libri della dogana prima d'introdurle; ed invece, nei depositi franchi la merce vi entra senza bisogno di quella rigorosa registrazione.

Ora, se tutta l'importanza di questo progetto di legge consiste nella dispensa dalla registrazione, se in ciò solo differiscono i magazzini generali dai depositi franchi, esaminiamo il perchè di questa concessione che per questi ultimi si domanda dalle piazze marittime.

Ve lo dico in due parole, onorevoli Colleghi. È una necessità assoluta del commercio marittimo: è una condizione per esso di esistenza e di vita. La grande quantità delle operazioni commerciali, che nelle grandi piazze marittime si fanno ogni giorno, rende impossibili le verifiche, i pesi, le misure, le registrazioni di ogni merce al suo arrivo e al suo sbarco, con tutte le formalità che accompagnano queste operazioni, senza una perdita enorme di tempo e di spese.

La mercanzia appena arriva in porto ha bisogno di essere prontamente sbarcata. Nel risparmio di tempo e di spese sta il segreto della prosperità commerciale. È condizione di vita o di morte. Il commercio va dove si fa più presto e si spende meno.

I trasporti marittimi si fanno per mezzo della

navigazione a vapore e a vela. I piroscafi hanno una navigazione periodica; non possono fermarsi che il tempo determinato dal loro orario; devono ripartire a giorno ed ora fissa; le mercanzie destinate al porto da cui essi devono ripartire, bisogna che sieno in breve ora sbarcate dal loro bordo. Vi sia o no l'assenso del proprietario, la mercanzia è sbarcata. Rimane sulle calate o sulle barche, esposta a tutti i pericoli, finchè non trova un luogo dove rifugiarsi. Dai bastimenti a vela deve pure la mercanzia essere scaricata entro un dato termine, passato il quale il ricevitore è obbligato di pagare al capitano quel corrispettivo giornaliero di quel dritto che cioè nel linguaggio commerciale prende nome di *stallie*, e rappresenta l'indennità dovuta alla nave per il ritardo, indennità gravissima che può bastare da se sola a convertire in perdita una operazione lucrosa.

Voi intendete facilmente, o Signori, dopo ciò l'assoluta necessità che la mercanzia appena giunta sia sbarcata e messa a magazzino senza il menomo ritardo. Il commercio fugge dai porti ne' quali ciò non può farsi.

Gli arrivi dei bastimenti a vapore nel porto di Genova nell'anno 1873 furono 1830, vuol dire 150 al mese, cinque al giorno, e misurarono 657,000 tonnellate. I bastimenti a vela che nello stesso anno entrarono in quel porto furono 5,740 della complessiva portata di 710,000 tonnellate.

Facilmente si comprende che in una sì vasta mole di quotidiane operazioni, in mezzo a questa continua incessante molteplicità di arrivi, di partenze, di sbarchi e d'imbarchi, è impossibile che intervenga la dogana a misurare, pesare, verificare e registrare le merci. Il commercio ne sarebbe annullato.

Vi è un altro motivo che rende indispensabili i depositi franchi: il bisogno di quel lavoro preparatorio che nel linguaggio mercantile si chiama *condizionare* la mercanzia, il che vuol dire metterla in quella condizione che essa deve avere prima di essere riesportata in altro luogo ed offerta ai consumatori. Rendono necessario questo lavoro molte ragioni; purgare le merci dalle avarie; separare la parte sana dall'avariata; dimezzare i fusti, le casse, i colli per agevolare le spedizioni; fare le cerne e gli assortimenti che richiede il consumo, ecc.

La necessità di questi lavori venne riconosciuta dal cessato Ministero, che fu costretto, onde non dare un colpo troppo mortale al commercio, ad accordare i temperamenti che si leggono nel decreto 1. agosto 1875. E come fare questi lavori in presenza degli agenti doganali, mediante verbali, che accertassero ogni più minuta variazione dello stato della merce? Non basterebbe il tempo, non basterebbe uno esercito d'impiegati: ed ogni inesattezza, ogni errore darebbe luogo a continui verbali di contravvenzione, a liti, a multe, a vessazioni di ogni genere.

Da ultimo il deposito delle merci fuori della linea doganale è reso necessario dai cali, ai quali esse sono soggette o per propria natura o per cause estrinseche naturali o accidentali; e che nel sistema della registrazione assoggettano il negoziante a dover sopportare, oltre il danno della diminuzione del peso, oltre quello del dazio sopra una mercanzia che non ha più, anche quello delle multe che le dogane gli infliggono per il peso mancato: senza aggiungere che talvolta il negoziante sarebbe costretto a pagare delle multe anche per il peso che si trovasse maggiore di quello che per errore si fosse notato al tempo della registrazione.

Queste, o Signori, ed altre molte che potrei aggiungere, sono le ragioni che rendono necessaria al commercio nelle piazze marittime la libertà dei depositi franchi prima che la mercanzia entri nella linea doganale.

Questa necessità fu riconosciuta or sono cinquant'anni, quando venne fuori quello che si chiamava in allora Manifesto camerale del 1. ottobre 1825, di cui vi parlò l'onorevole nostro Collega Astengo.

L'obbligo della registrazione fu allora abolito per tutte le mercanzie (art. 9) ad eccezione di otto sole specie descritte nell'art. 1. E per tutte poi le merci indistintamente si diede la libertà assoluta di dimezzare e condizionare, i *fusti, casse ed altri contenenti*, senza nessuna sorveglianza della dogana. E sapete perchè furono concesse queste larghezze? Perchè, è detto nel proemio, *la rigorosa esecuzione del regolamento più non sarebbe attualmente conciliabile colle variazioni alle quali andò soggetto il commercio*. Sei anni di esperienza provarono allora che queste larghezze aveano accresciuta

la prosperità del commercio, senza punto nuocere alle finanze o all'industria nazionale.

E perciò sei anni dopo, il Manifesto Camerale 31 ottobre 1831, che soppresse in modo assoluto per tutte le merci l'obbligo della registrazione, diede piena libertà al commercio, facendo del porto-franco di Genova un vero deposito franco. Della loro gratitudine a Re Carlo Alberto per tal beneficio vollero i genovesi far perpetua testimonianza con quella lapide di cui vi parlò l'onorevole Astengo.

Volete voi sapere, o Signori, chi fu il Consigliere di questa grande riforma? Fu il Direttore della dogana! Sì, o Signori fu un Direttore che da 36 anni reggeva la dogana di Genova che nominato a tal ufficio dalla Repubblica Genovese, fu conservato al suo posto dall'Impero francese, e poi dal Governo Piemontese dopo la dedizione della Liguria al Piemonte e che vi fu mantenuto malgrado suo per più anni dopo che avea date le sue dimissioni, finchè stanco, cessò dall'andare all'ufficio. Ebbene questo abilissimo tra i Direttori, che voleva bene quanti Capellari e quanti Rotondo sono e saranno, sapete voi cosa disse allora? Disse che la formalità della registrazione era perfettamente inutile nell'interesse delle Finanze; che era una molestia imposta al commercio con immenso suo danno senza vantaggio dello Stato, ch'era anzi un grande spreco di spesa e una gran perdita di tempo, a puro danno delle Finanze.

Ecco i consigli di quell'egregio impiegato, che dovrebbe servire di tipo a tutti gli ufficiali di dogana. Ma se nel 1831 fu riconosciuta la necessità dei depositi franchi, voi comprendete, o Signori, quanto debba essere cresciuta in oggi, dopo che la mole, la quantità e la rapidità delle operazioni sono immensamente e senza paragone aumentate. Basterebbe a mostrarlo da se sola la navigazione a vapore, che nel 1831 appena cominciava, e che in oggi è sì potente.

Questo appunto è il giudizio che fece quell'eminente uomo di Stato che si chiamava Camillo Cavour, e che l'Italia ebbe la fortuna di avere a capo del Governo nei supremi momenti del suo risorgimento. Il regolamento doganale del settembre 1862 è ancora una sua ispirazione. È il frutto del suo intelletto, de' suoi studi, frutto che noi abbiamo avuto dopo la sua

morte, ma che fu da lui preparato. E fu allora ch'egli volle conoscere la istituzione che ora si tratta di ristabilire. Non volle fidarsi a relazioni altrui, venne a Genova, ne visitò il porto-franco (così si chiamava allora), studiò la sua storia, la sua indole, i suoi regolamenti; acquistò la convinzione ch'esso era uno dei più stupendi trovati del genio commerciale italiano, e trasse dai suoi studi e dalle sue convinzioni la conseguenza, che questa istituzione non solo meritava d'essere conservata a Genova, ma che doveva essere estesa a quelle piazze marittime che avrebbero perduto il privilegio di città franche. Questa, o Signori, è la genesi degli articoli 1 e 93 del regolamento del 1862.

Questi pensieri del grande uomo di Stato non furono compresi da coloro che pretesero essere i continuatori della sua politica, e quindi abbiamo avuto il triste ritorno ad antichi pregiudizi nelle leggi del 1865 e del 1872.

Ma il deposito franco, si dice da alcuni, è per le piazze che ne saranno dotate un privilegio. Non mi fermerò a quest'accusa troppo vittoriosamente combattuta dagli oratori che mi precedettero. Mi fermerò invece ad un'altra fatta dall'onor. Senatore Lampertico. Al quale parve che l'istituzione dei depositi franchi fosse un impulso artificiale diretto a spostare il corso naturale del commercio per favorire un porto a danno d'un altro. Lo statista, egli dice, deve a tutti gli interessi un eguale trattamento, ed astenersi da qualsiasi impulso artificiale diretto a rivolgere ad un punto un'attività che, abbandonata a sè stessa, si rivolgerebbe ad un altro.

Se questa nuova teoria potesse essere adottata, non so dove potrebbe arrestarsi la sua applicazione. Per essere conseguente a se stesso l'on. Senatore Lampertico dovrebbe proporre l'abolizione anche dei magazzini generali; imperocchè sarebbero anch'essi un impulso artificiale diretto a rivolgere il commercio ai luoghi dove essi fossero istituiti, e a danno delle città che non ne fossero dotate. Se non si deve creare nessun comodo al commercio, se nulla si deve fare per favorire questa grande arteria della ricchezza sociale, oh! allora desistiamo dalla lotta colle nazioni rivali: abbandoniamo ad esse incontrastato il mercato europeo; ritorniamo allo stato che ci diè la natura. Non

curiamo i nostri porti; non facciamo nulla che per essi non abbia fatto la natura; non rade, non moli, non calate, non difese, non opere, che possano mettere qualcuno d'essi in grado di sostenere la concorrenza dei grandi porti stranieri. Sarebbe un impulso artificiale.

Poco importa che il Governo di Francia abbia speso centinaia di milioni per far di Marsiglia il primo porto del Mediterraneo. Poco importa che l'Austria conservi a Trieste il privilegio di città franca, e spenda pure per quel porto somme enormi, onde vincere i porti italiani. L'Italia deve astenersi da ogni artificio per procacciarsi anch'essa qualche porto che possa emulare Marsiglia o Trieste.

Oh! se qualche Marsigliese o qualche Triestino ascoltasse dalle nostre tribune queste teorie, certo ne sarebbe ben lieto; poichè ne indurrebbe che giammai con questi principii nè Genova, nè Venezia potranno contendere a Marsiglia e a Trieste il primato della navigazione e del commercio; e porterebbero alle case loro questa lieta notizia che gli Italiani, per non creare impulsi artificiali, si contentano che i loro grandi porti di Genova, Venezia, Livorno, Palermo, Ancona, si riducano alle condizioni del porto di Talamone.

Ah egregi Colleghi, creare dei grandi porti italiani, arricchirli dei mezzi che sono richiesti dalle esigenze del commercio, dotarli di quelle istituzioni che, come i depositi franchi, possono attrarre ad essi la navigazione ed il commercio, non è dare impulsi artificiali: è esercitar la tutela che ogni Governo deve agli interessi del proprio paese.

Dopo aver dimostrato che l'istituzione dei depositi franchi non offende alcun diritto ed è necessaria al commercio, nessun'altra questione rimane fuorchè questa; se possano essi recar danno alla finanza o alla industria; come hanno preteso dirlo quelli, che non so bene per quali più vere ragioni osteggiano il progetto di legge.

All'intendere questa strana accusa noi ci siamo interrogati in qual modo i depositi franchi possano recar questo danno.

Potrebbe forse esso derivare dall'istituzione in se stessa e per se stessa? Certamente no. Io non ho inteso dir da alcuno che i depositi franchi per la natura stessa della loro istituzione possano recare nocimento alla finanza o alla industria. E in verità non saprei come ciò

potesse accadere, imperocchè se la mercanzia esce dai depositi franchi per essere riesportata, le finanze non hanno ragione di chiedere il pagamento del dazio; se la mercanzia n' esce per essere introdotta al consumo paga il suo dazio: le finanze quindi non possono risentirne alcun nocimento.

E quanto all'industria come può nuocere ad essa che le mercanzie rimangano per qualche tempo depositate in un locale sotto custodia fuori della linea doganale? Non solo essa non ne riceve alcun nocimento, ma anzi può grandemente giovarsene; imperocchè gli industriali possono essi stessi (e così fecero per lo addietro) depositare in questi punti franchi le materie prime, delle quali un giorno avranno bisogno per i loro opifici. E questo appunto vi dicono gl'industriali Genovesi e Veneziani. Permettetemi, o Signori, che vi legga un paragrafo della memoria che fu presentata a questo Consesso da tutti gl'industriali di Genova: « confidiamo che le nostre apprezzazioni saranno ritenute dalle EE. VV. come le più attendibili, perchè fondate sull'esperienza nostra personale; ed essendo i nostri interessi identici a quelli di tutti i principali fabbricanti ed industriali del Regno, non possono meritare la taccia di municipalismo.

« Noi quindi affermiamo a senso di verità e di giustizia, « che il *porto-franco* di Genova non fu mai di danno alle industrie, ma loro tornò anzi utile, facilitando l'esistenza dei depositi di materie grezze e di altre merci estere necessarie alle industrie medesime; che lo stesso avverrà dei *punti-franchi*, purchè siano retti da norme savie e prudenti a somiglianza di quelle che vigevano nel *porto-franco* di Genova; che nessuna agevolezza ne deriverà al contrabbando, il quale, come è ben noto, si fa di preferenza sui molti punti di frontiera, ove esistono scarsi mezzi di sorveglianza, e non dai grandi emporii, ove tali mezzi esistono facili e costanti; che, tolto così lo spauracchio del contrabbando (ed il minor reddito della dogana di Genova, dopo la soppressione del *porto-franco*, ne è la più luminosa di tutte le prove), cade per se il timore e la fantasmagoria, che i *punti-franchi* abbiano ad essere la rovina delle industrie nazionali, delle finanze, e la liquidazione dell'Italia economica. »

Così parlano coloro che davvicino conoscono

l'antico porto-franco di Genova! Essi vi dichiarano solennemente che, ben lungi dal nuocere all'industria, tornava di grande utilità alla medesima, per il deposito delle mercanzie delle quali essa aveva bisogno per le sue manifatture.

Ma se i depositi franchi non possono per sè medesimi recar danno nè alle finanze, nè all'industria, da qual parte può venire questo danno?

Dal contrabbando! Ecco la grande accusa; la sola che si è cercato insinuare negli animi di coloro che non conoscono cosa siano i depositi franchi! Ecco lo spauracchio che si fa balenare agli occhi dei timidi! Accusa ingiusta, che non può esser fatta di buona fede da chi per poco voglia esaminare l'indole dell'istituzione, e che si traduce in una calunnia che si fa alla medesima. Debbo io confutarla? Già venne distrutta completamente dagli onorevoli oratori che mi hanno preceduto. Perciò non ripeterò le cose da loro dette, e dirò solo che, poichè non vi sono altre accuse, non può il Senato negare il suo voto alla legge.

Per convincervi che questa paura del contrabbando è un pretesto a cui manca ogni fondamento, non avete, o Signori, che a prendere in mano il regolamento del 1863 sul porto-franco di Genova. Voi vedrete di quante cautele si erano circondate le finanze, sia per l'entrata delle merci, sia per la loro custodia, sia per la loro uscita, onde rendere impossibile ogni contrabbando.

L'entrata delle merci non poteva aver luogo che per una sola porta, guardata non solo da molte guardie, ma da agenti doganali (art. 3). Le merci provenienti da mare non potevano entrare nel deposito, se non si presentava copia autentica del manifesto di bordo (art. 4). Per le mercanzie provenienti da terra dovevano osservarsi le formalità degli articoli 31, 34 e 47 del Regolamento doganale (art. 5).

L'entrata della mercanzia doveva esser provata con un attestato degli agenti doganali (art. 6): le merci tosto entrate erano verificate, e pene severissime erano inflitte per le differenze che si riscontrassero colla copia del manifesto.

Le cautele per la custodia delle mercanzie durante il deposito erano le seguenti: visita ad ogni tempo ad arbitrio degli agenti (arti-

coli 7 e 18); apertura dei magazzini in ore determinate, dalle 8 del mattino alle 5 di sera; loro chiusura a due chiavi, delle quali una al proprietario, l'altra alla Camera di commercio (art. 9); le chiavi delle due porte del porto-franco, custodite dal capo della dogana (art. 9); permesso della Camera di commercio per avere il diritto di esercitare il commercio nei magazzini del porto-franco (art. 11); obbligo a chi voleva esercitare questo commercio di dichiarare la specie, e di prestar garanzia per gli obblighi che ne derivavano verso la dogana (art. 11); vietato ai facchini ed altri inservienti il servizio nel porto-franco senza licenza della Camera di commercio (art. 12); vietato l'ingresso agli ecclesiastici, alle donne, ai servitori senza la permissione della stessa Camera (art. 13); sovrintendenza data alla Camera di commercio per la amministrazione e direzione degli affari nell'interno del porto-franco (articolo 17).

Cosa vuol dire tale sovrintendenza? Vuol dire l'interesse delle dogane affidato a quel corpo che più di ogni altro ha interesse di escludere il contrabbando!

Infine, pene severissime per quali siansi contravvenzioni scritte negli articoli 21 e 22.

Da ultimo escludevano ogni possibilità di contrabbando dal porto-franco le seguenti garanzie per l'uscita delle mercanzie: permesso della dogana (art. 10); osservanza delle disposizioni degli articoli 24 e 25 del regolamento doganale (detto articolo); le cautele e le pene minutamente sancite in otto articoli, dal 19 al 26.

Quest'analisi del Regolamento del 1863, vi prova, o Signori, che le merci sono assoggettate nei depositi franchi a rigori anche più severi che nei magazzini generali, e che perciò non havvi in quelli ragione di temer contrabbandi che non s'abbia pur ad avere in questi.

La sola differenza sta nella esenzione dall'obbligo della registrazione. Ma gli oratori che mi hanno preceduto vi han detto che questa registrazione non preserva le finanze dal contrabbando che solo può farsi in grande scala colla connivenza degl'impiegati doganali, ed anzi la facilità, poichè fatta una volta la falsa registrazione il contrabbando non può trovare più ostacoli.

Se non che, già lo notammo, è un errore

che la merce possa entrare nel punto franco senza alcuna registrazione. La registrazione si fa in base ad un documento autentico qual'è il manifesto di bordo.

Questo documento, voi lo sapete, forma una delle principali carte che ogni capitano deve avere al suo bordo; compilata sulla polizza di carico firmata dal capitano e dai caricatori al luogo di partenza; garantita dalle verificazioni fatte dagli uffici doganali nel luogo stesso, e che perciò ha quasi fede pubblica.

Ma, a mostrare che il timore del contrabbando nei depositi franchi è un fantasma senza consistenza vi è un'ultima considerazione che basta per tutte, ed è la esperienza.

La storia del porto franco di Genova dovrebbe bastare da se sola ad allontanare ogni timore.

Quand'è che sorse questo famoso istituto? Chi lo ha creato? Il Banco di S. Giorgio! quel Banco tanto lodato da Macchiavelli come una delle più grandi istituzioni sociali.

Ebbene, sapete voi quando e perchè il Banco di S. Giorgio pensò alla creazione del porto franco? Quando divenne proprietario delle rendite doganali; quando la Repubblica di Genova gli cesse l'esercizio delle dogane! Ed è appunto per meglio provvedere alla riscossione dei dazi ch'egli immaginò doversi costruire un luogo di deposito fuori della linea doganale, dove le merci fossero collocate prima di essere soggette al dazio.

L'esperienza corrispose al concetto. Il porto franco servì mirabilmente all'interesse dello Stato, e alla prosperità del commercio. L'uno e l'altro vi trovarono il loro tornaconto. Ve lo provi l'importanza che, in Genova, Governo e popolo, misero sempre alla conservazione di questo istituto.

Nel 1805 quando Genova si diede alla Francia i Consigli della Repubblica posero per condizione alla dedizione la conservazione del porto franco.

Quando la Liguria pel trattato di Vienna fu riunita al Piemonte, fu scritta in quel trattato la condizione che il porto franco fosse conservato. La legge del 1862 venne inconsultamente a sopprimere un istituto che l'Europa aveva creduto degno d'essere conservato per patti internazionali.

L'editto del 30 dicembre 1814 che conservò il porto franco ai Genovesi fu l'esecuzione di

questi patti. Il Governo piemontese lo riconobbe sì utile al commercio e allo Stato, che ben lungi dal pensare a sopprimerlo ne allargò i benefici colle già ricordate patenti dell'ottobre 1825 e dell'ottobre 1831.

Ed il regime di libertà assoluta inaugurato nel 1831, conservato cogli articoli 1. e 93 del Regolamento doganale del 1862, durò fino all'aprile del 1875!

Dopo una sì lunga esperienza, e dopo mezzo secolo di libertà assoluta data al porto franco di Genova senza che ne abbia mai scapitato l'interesse delle finanze o dell'industria, perchè mai si vuole oggi condannare questa istituzione che smentisce colla sua lunga storia le accuse di contrabbando e di danno alle finanze e all'industria?

Creata da chi aveva la rendita delle dogane, conservata ed allargata come un grande beneficio dai Governi che si sono l'uno all'altro succeduti, garantita dai trattati, come si è fatta ad un tratto così esiziale?

Come va che in cinquant'anni di libertà nel porto franco di Genova nessuno dei Governi che si succedettero si sia mai accorto di quella rovina che gli oratori di parte avversa pretendono ora rivelarci dopo che la legge è stata votata dall'altro ramo del Parlamento?

E soprattutto poi, come mai gli industriali del Piemonte e della Lombardia aspettano oggi ad accorgersi dei malefici influssi dei depositi franchi sulle loro industrie? ah Signori, la industria ligure, la piemontese, la lombarda sono nate e cresciute sotto il regime del porto franco di Genova. E come avrebbero potuto salire a tanta prosperità se fossero vere le accuse che si fanno a quel regime? La verità ve la dicono gli industriali liguri, che per potenza e ricchezza di stabilimenti non hanno nulla da invidiare agli altri, e che sarebbero stati i primi danneggiati, come più vicini alla sorgente del danno; eppure vi attestano solennemente che quelle accuse sono false.

L'esperienza del passato ci deve dunque rassicurare che nei depositi franchi non si fa e non si può fare contrabbando nocivo alla industria ed alle finanze.

Oh non è già nei depositi franchi che si possa fare il contrabbando.

Esso si fa per tremila miglia di coste marittime, e per la lunga cerchia delle Alpi.

L' onorevole Casaretto vi disse ieri in qual modo si faccia in Lombardia col Cantone Ticino. Nell'altro ramo del Parlamento questo fantasma fu distrutto da sette oratori ai quali niuno seppe rispondere. Uno di questi adduceva un argomento senza replica.

Il contrabbando si fa, diceva egli, o evitando, o corrompendo, o ingannando gli agenti della dogana. Ora, si evitano meglio gli agenti dove essi son rari che dove siedono in gran numero a custodia di una porta. È più facile corrompere uno o due sopra una estesa linea di confine, che dieci o venti uniti insieme, là dove l'uno serve di guardia all'altro. E quanto finalmente all'inganno, esso è più facile assai in un tumultuario sdoganamento allo sbarco, che in un deposito dove la merce può essere con tutta calma verificata, prima d'essere introdotta entro la linea doganale.

E basti su questo argomento tolto a pretesto per combattere i punti franchi.

Ma un altro obietto si è fatto da un altro oratore.

I depositi franchi, si disse, sono una istituzione che si crea in antagonismo e a danno dei magazzini generali; costituiscono un privilegio a favore delle città marittime, e con grande scapito delle città interne che vedranno disertati e resi inutili i loro magazzini generali. Anche questo, onorevoli Colleghi, è un errore. Le due istituzioni sono affatto diverse e possono coesistere; l'una anzi gioverà all'altra.

I magazzini generali sono presso di noi ancora al dì d'oggi piuttosto un desiderio che una realtà. Noi abbiamo il nome, non la cosa; li abbiamo regolati con una legge prima che essi esistessero.

E non possono ancora avere esistenza vitale perchè ne manca la condizione essenziale, cioè un commercio abbastanza ricco e vasto per alimentarli. Se gli amministratori di questi istituti credessero di vantaggiarli con una guerra ai depositi franchi, s'ingannerebbero assai, perchè una tal guerra finirebbe per rovinarli, contribuendo a diminuire con inutili inciampi, con molestie e vessazioni il commercio dal quale solo possono sperare alimento. Favorendo invece la creazione dei depositi franchi nelle piazze marittime, possono sperare di veder migliorare le loro condizioni. Le due istituzioni hanno uno

scopo diverso. I magazzini generali hanno uno scopo e un carattere quasi giuridico; facilitando, nei luoghi di grande attività commerciale, la celerità delle operazioni colle fedi di deposito e pegno che sopprimono la necessità della reale consegna delle merci. I depositi franchi invece sono ricoveri nei quali la mercanzia fa sosta prima di entrare nella linea doganale, e nei magazzini generali. Sono una istituzione meramente portuaria, come lo disse felicemente l'onor. Presidente del Consiglio, che nulla pregiudica e nulla toglie alla istituzione sorella, ed anzi le serve come antemurale.

Parmi, o Signori, di poter conchiudere che il progetto di legge di cui discutiamo meriti il voto del Senato.

Noi non mutiamo nulla alla nostra legislazione al nostro sistema doganale. Anzi, conserviamo quello antico stato che durò fino al 1875.

Non facciamo che mantenere in vigore gli articoli 1 e 93 del Regolamento doganale del 1863, che è pur tuttavia la base di tutto il nostro sistema daziario. E ciò senza alcun danno della finanza e dell'industria nazionale; anzi, con vantaggio dell'una e dell'altra.

Respingendo invece questo progetto, noi rechiamo un danno incalcolabile al commercio, il quale non può aver vita prospera e rigogliosa senza libertà.

E questo danno già si è avverato, o Signori, come ora vi dimostrerò, appena fu posta ad esecuzione la legge del 1872.

E non sarà il commercio solo a soffrirne: poichè è una suprema legge economica che il commercio e l'industria corrano sempre le medesime sorti, e questa non possa fiorire dove l'altro languisce. Gli industriali lombardi, che non osano domandare e sostenere il sistema di protezione, tentano giungere a questo sistema per vie indirette, inceppando la libertà del commercio, opponendosi al libero deposito delle merci estere. E questo forse il vero motivo della loro opposizione, non il timore del contrabbando o del danno che possa venire alle finanze.

Sperano vendere meglio i prodotti delle loro industrie, creando molestie all'entrata dei prodotti esteri. E non s'accorgono che ciò tornerrebbe a loro danno, anzichè a loro vantaggio; poichè il danno del commercio è il danno di

tutti, e prima d'ogni altro dei consumatori e degli industriali.

Ho detto che la soppressione del porto-franco di Genova fu dannosa alle finanze e al commercio. L'onorevole Finali ha creduto poterlo negare e pretese trarne la prova da cifre che si riferiscono alle rendite delle dogane e alle condizioni generali del commercio italiano. Io non lo seguirò in questa via, perchè non mi pare opportuno.

Basti solo il ritenere che il nostro commercio è ancora in proporzioni molto meschine paragonato a quello delle altre nazioni.

L'Inghilterra con 32 milioni d'abitanti ebbe nel 1873 un movimento commerciale di 15 miliardi e 347 mila lire.

La Francia con 36 milioni di abitanti ebbe nello stesso anno un movimento di 9 miliardi e 400 milioni. Il Belgio con 5 milioni di abitanti raggiunse la somma di 4 miliardi e 600 mila lire, e l'Italia con 26 milioni di abitanti non ebbe che la povera cifra di due miliardi e mezzo.

Voi comprendete perciò la necessità di non creare ostacoli al commercio italiano, che si trova ancora al confronto delle altre nazioni in così povere condizioni. È Genova che fa una gran parte di questo commercio. Vediamo quali conseguenze ebbe per essa nel 1875 la soppressione del suo porto-franco.

Esso fu soppresso il 19 aprile 1875, nei 12 mesi che precedettero quest'epoca (i registri della Camera di commercio ne fanno fede) il movimento delle merci nei magazzini del porto-franco fu di 396,894 quintali. Nei 12 mesi che seguirono il movimento negli stessi magazzini divenuti magazzini fiduciari della dogana fu di quintali 209,466, vuol dire poco più della metà!!

Esaminiamo ora il movimento commerciale del porto. Esso andò crescendo dal 1870 fino al 1874. Nel 1870 le importazioni furono 260 milioni e 700 mila lire, nel 1874 ascsero a 323 milioni ed ottocento settantatré mila lire.

Dopo il 19 aprile 1875 questa ascensione cessò; il movimento di aumento si arrestò. Le importazioni nel 1875 montarono a soli 308 milioni e mezzo, con una diminuzione di 15 milioni e più!

Se poi confrontiamo tutto intiero il movimento commerciale delle due annate 1874 e 1875 in importazioni, esportazioni e transito,

abbiamo i seguenti risultati che hanno un troppo chiaro significato.

Le importazioni soffrirono, come abbiamo detto, nel 1875 una diminuzione di 15 milioni e mezzo in confronto dell'anno precedente; e ciò perchè? La risposta è evidente. Nel 1875 cessata la libertà del porto-franco, le merci cominciarono a disertare la nostra piazza. Le esportazioni invece, da 64 milioni e 870 mila lire a cui erano ascese nel 1874 si aumentarono nel 1875 fino a 75 milioni. Per qual motivo, se non perchè il commercio fu costretto a riesportare le merci che non potevano essere assoggettate alle nuove molestie doganali?

Il commercio di transito, da 18 milioni a cui era salito nel 1874, discese a 12 nel 1875. Anche questo è un effetto della tolta libertà del porto-franco, che favoriva il transito.

Se finalmente gettiamo uno sguardo sulle entrate della dogana di Genova, qui pure troviamo la prova del danno recato al commercio dalla soppressione del porto-franco.

Ascoltate.

Nei primi quattro mesi del 1874, le entrate della dogana di Genova ascsero a 6,700,000 lire. Nei primi quattro mesi dell'anno 1875 si ebbe un costante aumento che per l'intero quadrimestre ascese a lire 700 mila. Sopravviene la soppressione del porto-franco: comincia la diminuzione.

| | |
|------------------|--------------|
| Nel maggio 1874, | L. 1,847,000 |
| Nel maggio 1875, | » 1,491,000 |
| Nel giugno 1874, | » 1,707,000 |
| Nel giugno 1875, | » 1,528,000 |
| Nel luglio 1874, | » 2,047,000 |
| Nel luglio 1875, | » 1,646,000 |

Il Ministero si spaventa della diminuzione complessiva del semestre; concede la larghezza del decreto 1, agosto 1875 e tosto le entrate doganali migliorano e se non riprendono l'aumento nel primo quadrimestre, eguagliano almeno, dall'agosto al dicembre, le somme riscosse nei cinque mesi corrispondenti del 1874.

Questi risultati sono troppo eloquenti, o Signori, per provarvi queste due verità: che i depositi franchi arricchiranno lo Stato ed aumenteranno i prodotti dei dazi; che la soppressione del porto-franco di Genova ha infatti recato alle Finanze un danno gravissimo. E così

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1876

dev'essere, perchè è una legge economica che il commercio fiorisca colla libertà e si perda con danno di tutti ove essa gli sia tolta. Se gli avversari del progetto si propongono lo scopo di creare ostacoli al commercio, intendo e trovo logica la guerra che fanno ai depositi franchi. Ma se con ciò credono di migliorare le sorti delle loro industrie con un nuovo genere di protezionismo, cadono in un deplorabile errore, e saranno essi i primi a sentirne gli effetti funesti.

Io non voglio più oltre stancare la pazienza vostra. Concluderò pregando caldamente il Senato a votar questa legge. Egli renderà, così facendo, un grande servizio allo Stato, al commercio, all'industria italiana. E contribuendo col suo voto ad accrescere la prosperità del paese, avrà ben meritato della patria.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Senatore Caracciolo di Bella.

Senatore CARACCIOLLO DI BELLA. Il Senato supporrà, lo spero almeno, che, al punto in cui è giunta la discussione, e dopo le vaste proporzioni che essa ha preso, io non intendo di fare un lungo ragionamento, nè di mettere la mia parola alla pari di quella degli autorevoli ed eloquenti oratori che mi hanno preceduto. Ma, io sono tratto a mantenere l'iscrizione presa al banco della Presidenza, da una parola del personale mio amico, l'onorevole Senatore De Cesare, il quale disse nella tornata di ieri, che erano sorti a parlare in favore di questo progetto solamente oratori liguri. Lo disse, per altro, prima che sorgesse a parlare l'on. collega Costantini. Ma egli aveva dimenticato due fatti che si produssero in questa discussione. Il primo cioè: che fra quelli che presero a difendere questo progetto di legge, nella prima tornata, fu l'illustre nostro collega l'onorevole Senatore Vacca, il quale con la sua consueta eloquenza lo sostenne. Il secondo fatto, che l'onorevole Senatore De Cesare ha dimenticato (e in questo è molto più perdonabile), fu che io, napoletano, presi la modesta iniziativa di questa discussione in quella tornata che provocò la convocazione straordinaria del Senato. Quindi io credo di dover dire qualche brevissima parola, per sostenere il voto che io sarò per dare in favore di questo progetto di legge; perchè il Senato sappia che io ho coscienza del fine che voleva conseguire.

Ho ascoltato con religiosa attenzione tutti quelli che parlarono contro il progetto di legge e debbo sinceramente dichiarare, che nessuno degli argomenti che intesi svolgere e trattare potè rimuovere il concetto che io presi da principio favorevole a questa legge.

È stato detto che lo stabilimento dei depositi franchi era un privilegio. Si permetta un rapido riassunto di tutti gli argomenti che furono adottati.

In verità io non comprendo come il ritornare, anche in modo limitato, nel diritto comune, possa considerarsi come un privilegio, soprattutto attesa la differenza che corre tra la città franca e il punto franco, nel quale i consumatori sono esclusi dalla concessione che si fa della franchigia.

Un privilegio vi è, un monopolio vi è, nei depositi franchi, come nei porti-franchi; ma questo privilegio, questo monopolio è la vicinanza del mare; è uno di quei monopoli che gli economisti chiamano naturali, che debbono essere la base di un liberale sistema economico della nazione, e nel cui sviluppo ed incremento, consiste lo sviluppo e l'incremento della prosperità nazionale.

Il Senatore De Cesare, addusse l'opinione del Genovesi e del Broglio, contraria allo stabilimento dei punti franchi: ma l'onorevole De Cesare, che mi dispiace di non vedere al suo banco, sa, meglio di me, che il Genovesi e il Broglio non combatterono lo stabilimento dei depositi franchi come privilegio, ma lo combatterono invece, in nome di quei principî della scuola mercantile, che oggimai nella scienza ha pochissimi seguaci, e non credo neppure che l'on. De Cesare appartenga al numero dei suoi fautori.

Del rimanente, tutto questo, pare a me, sia questione di parole, o se volete piuttosto una questione ideologica. Non si tratta di sapere se la concessione dei punti franchi debba o pur no riguardarsi come un privilegio; è una questione dirò accademica, se volete: ma si tratta di sapere se la loro istituzione nuoce, o pur no, alle finanze dello Stato ed alla industria nazionale.

Ma fu detto: nuoce alla industria nazionale; è una protezione a rovescio, perchè favorisce la merce estera a detrimento della merce nazionale. Ma, o Signori, le merci estere si cam-

biano con le merci nazionali; quindi il deposito franco non fa altro che facilitare ed agevolare i cambi, e conseguentemente risponde a quella libertà che costituisce una spontanea divisione del lavoro fra i diversi mercati del mondo, che distribuisce egualmente i capitali, e che per conseguenza giova alla produzione dei paesi tutti, perchè incoraggia ciascuna nazione a produrre quello che è nei limiti della propria specialità.

Questo principio, o Signori, che è il principio costitutivo della scuola liberale economica, è un principio assoluto. Non so se la teoria della *evoluzione* si può applicare alla natura, ma certamente non si può applicare alla logica perchè i dettami di questa sono necessari, e come tali invariabili e superiori all'arbitrio dell'esperienza.

Ma oltre a ciò il porto-franco favorisce alcune industrie particolari quali sono le miscele, i travasi, le depurazioni, la tintura ed altre simili.

Disse l'onorevole Finali, che alcune di queste industrie non gli sembrano morali, ma gli sembrano ingannevoli, come la tintura del caffè e le depressioni dello zucchero. Ma io faccio osservare all'onorevole Finali, che queste industrie si esercitano tanto nei porti-franchi quanto nei punti franchi.

È stato detto e ridetto, che la sola differenza che esiste tra i punti franchi ed i magazzini generali, si è questa, che nei primi, le merci non sono soggette a registrazione, nei secondi, sì; ma ciò non toglie che nei secondi si possano fare travasi, miscele, e tutto quello che è permesso di fare nei primi.

Si è parlato anche delle Camere di commercio, relativamente ai punti franchi; ebbene fra le Relazioni delle Camere di commercio, presentate all'Ufficio Centrale, vi è anche quella parte favorevole della Camera di commercio di Torino.

Cosa dice quella petizione? Dice che la medesima concessione che si vuol fare a Genova, che lo stesso beneficio dei punti franchi, sia dato a Torino. Esso non domanda che la legge venga respinta ma soltanto modificata, e si dice così:

« Il commercio della città di Torino, ecc.

Si vede bene adunque che i Torinesi i quali se ne intendono, e non sono punto contrari ai

punti franchi. Ora, non intendo dire che si debba approvare questo temperamento dei vagoni piombati; è una questione strettamente riservata; non c'entro, ma dico che i Torinesi non domandano che non si istituiscano i punti franchi a Genova, ma vorrebbero bensì che il punto franco di Genova si prolungasse fino a Torino.

L'organismo industriale, o Signori, si forma molto lentamente; è opera di generazioni, quindi noi non dobbiamo troppo repentinamente slanciarci nel regno dell'avvenire, sperando e volendo che questo organismo industriale si formi immediatamente. L'incremento, l'impulso che noi possiamo dare alla prosperità nazionale, sapete, o Signori, quale è, ed in qual ramo dell'industria possiamo acquistare subito dei vantaggi considerevoli? Nel commercio di transito. Il Ministero degli Esteri ha pubblicato nel 1864 un rendiconto dell'industria italiana nei vari porti dell'estero: in questo libro che io raccomando all'attenzione del Senato, vi sono le relazioni statistiche formate in tutti i consolati, nell'intento di dare un ragguaglio esatto e completo di tali industrie. Ebbene, apparisce da questo libro, o Signori, che dagli scali d'Oriente le esportazioni che si fanno in Italia sono così importanti che vengono immediatamente dopo quelle della Francia e dell'Inghilterra; però non prendiamo da questi dati statistici un troppo lieto argomento, poichè la maggior parte delle merci che vengono specialmente dal porto di Alessandria importate per l'Italia, e soprattutto i cotonei, non sono destinati per l'Italia stessa, ma per altri paesi, segnatamente per la Svizzera e per la Germania.

Si vede inoltre che queste esportazioni dagli scali d'Oriente per l'Italia, sono in aumento continuo dal 1870 in oggi. E di ciò non dobbiamo meravigliarci, poichè, la posizione geografica d'Italia, le condizioni del Mediterraneo e il movimento commerciale oggi sono tali, che necessariamente debbono recare questo beneficio all'Italia.

Ed è questo, o Signori, che noi dobbiamo promuovere, noi dobbiamo designare ai negozianti esteri e specialmente a quelli d'Oriente quali sono i punti, quali sono le linee, per le quali questo commercio di transito deve immediatamente tracciarsi e compiersi, e vi è pericolo nell'indugio, poichè tutti sanno e tutti

m'insegnano, che il commercio, una volta che ha stabilito le sue vie, difficilmente le cambia.

Del resto, a questo punto io debbo fermarmi perchè cotesto tema fu svolto con tanta maestria, e con tanta eloquenza dall'onorevole Ministro delle Finanze, che veramente io non potrei che indebolire e scolorire le cose da lui dette con sì gran magistero.

Dirò una parola del contrabbando.

Io non me ne intendo punto del contrabbando (*risa*). Sono al dissotto dell'onor. Lampertico, il quale poi è dottissimo in tante altre cose che io non so che imperfettamente; sebene anch'io non abbia mai fatto il contrabbando nemmeno di un arancio, pure ne intesi parlare in diverse circostanze, e mi è parso in verità di dover conchiudere che il maggior contrabbando non sia quello che si fa nei depositi stessi direttamente al mercato, ma sibbene quello che si fa all'estremo limite della zona doganale od alla frontiera terrestre, quando le merci rientrano in frode o per negligenza, o per connivenza dei doganieri.

Ora, l'obbligo della registrazione evidentemente non garantisce la finanza dello Stato, contro questa specie di contrabbando, poichè esso si opera fuori del deposito franco, come si opera fuori dei magazzini generali, fuori di qualunque porto.

Tutti conoscono quali sieno i mezzi per evitare il contrabbando; cioè una buona amministrazione, e le tariffe basse.

Anch'io ho nella mia prima gioventù inteso nominare Don Mauro Luigi Rotondo, il quale deplorava il contrabbando che si operava nell'antico reame di Napoli. Ma certamente l'on. Senatore De Cesare sa che questo contrabbando non si operava tanto, nè nella scala franca di Napoli, nè nella città franca di Messina, quanto principalmente nei porti dell'Adriatico, ed in specialità in Molfetta, patria del ripetuto Mauro Luigi Rotondo. Quindi è che l'abolizione della scala franca di Napoli e della città franca di Messina, non bastarono punto a far diminuire il contrabbando in quel Regno, e l'on. Senatore De Cesare sa, che quello che realmente lo fece diminuire si fu la riforma doganale del 1840, in forza della quale furono diminuite molto sensibilmente le tariffe.

Il rimedio quindi da opporre al contrabbando si è questo, onor. Senatore De Cesare, e non

già l'impedire che si stabiliscano dei punti o dei depositi franchi nelle marine del Regno.

Si è molto parlato del porto franco di Genova, ma a me pare in verità che non se ne parli mai troppo. Il commercio di Genova, o Signori, è un commercio eccezionale, è un commercio il quale tiene una così gran parte nel movimento economico del nostro Regno, che in verità gl'interessi del commercio di Genova, non debbonsi riguardare come interessi municipali, locali, ma bensì come nazionali di tutta Italia.

Vorrei che tutte le città d'Italia sapessero profittare dei benefizi della natura, e sapessero profittare ancora di questa concessione, che io auguro si compia dal Governo, come ne ha sempre profittato Genova, e che si manifestasse nelle altre città marittime quella medesima solerzia, quella medesima intelligenza, e quel medesimo patriottismo che ha sempre animati da secoli i commercianti genovesi i quali hanno formato una delle glorie italiane.

Non voglio più lungamente abusare dell'attenzione del Senato. Desidero peraltro, prima di chiudere il mio dire, di aggiungere una semplice considerazione.

Io non sono fra quelli che si accostano all'opinione che il Senato debba restringere, menomare l'indipendenza del suo voto in quelle leggi che si riferiscono più particolarmente alla finanza.

Io credo che, salvo la priorità conceduta alla Camera elettiva, il Senato possa e debba, anche nelle leggi di finanza, mantenere salda ed intera l'autonomia delle sue deliberazioni. Ma trattandosi di questa legge, io credo in verità, che l'occasione sarebbe molto male scelta, poichè questa legge non fu proposta dal potere esecutivo, ma venne da piena e intera iniziativa parlamentare, e fu votata quasi ad unanimità dalla Camera elettiva. Ponendosi in contraddizione a questo voto, il Senato non si opporrebbe al Ministero, ma bensì in modo flagrante e diretto alla rappresentanza elettiva della nazione.....

Voci. No, no.

Senatore CARACCIOLLO DI BELLA. Io credo conseguentemente, o Signori, che ove non vi sieno grandi, insuperabili ed invincibili ragioni in contrario, il Senato farebbe opera di patriottismo e di moderazione, approvando il pro-

getto di legge che oggi è posto sotto l'esame di questa illustre Assemblea.

Voci. La chiusura, la chiusura!

PRESIDENTE. Ora non vi è altro iscritto se non l'onorevole Senatore Doria, il quale avendo dichiarato di rinunciare alla parola, io proclamo chiusa la discussione generale, riservando la parola all'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale; prima però debbo accordarla all'onorevole Senatore Finali per un fatto personale. Mi permetto di raccomandargli di restringersi nei più brevi termini possibili.

Senatore **FINALI.** Farò un discorso anche più breve della raccomandazione fattami.

Voleva dire semplicemente all'onorevole Senatore Caracciolo di Bella, che quelle industrie sul cui valore morale è libera l'opinione a lui come a me, non si possono eseguire nei magazzini generali come nel porto franco, o non v'è interesse d'eseguirli in quelli come in questo. Infatti, dal momento che la tassa dovuta sullo zucchero, è determinata dal grado di colore che ha lo zucchero all'introduzione nel magazzino generale, portatelo fuori mescolato come volete, ma pagherete sempre la stessa tassa.

È solamente nel porto franco o punto franco che, degradando l'apparenza della qualità dello zucchero raffinato sotto il numero 20 d'Olanda, la tassa, che non ha norma da un registro di introduzione, si può far discendere da lire 28 e 85 a 20 e 80 per quintale.

PRESIDENTE. La discussione generale è chiusa, ora spetta la parola all'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale.

Senatore **CASARETTO.** Permetta; intendo dare uno schiarimento.

PRESIDENTE. Mi scusi ma non posso dargli la parola poichè la discussione generale è chiusa.

Voce. Ma non è stata chiusa la discussione generale.

Senatore **CONFORTI.** Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore **CONFORTI.** Io pregherei l'onorevole Presidente a volere accordare la parola all'onorevole Senatore Casaretto.

Non si tratta di un discorso si tratta di voler dare una spiegazione quindi, non credo che il Senato voglia opporsi.

PRESIDENTE. Non essendovi alcun altro iscritto per parlare su questo progetto di legge, ho

dichiarato chiusa la discussione generale, per cui la parola spetta all'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale.

Senatore **BRIOSCHI, Relatore.** Signori Senatori! L'ordine del giorno che, a nome della maggioranza dell'Ufficio Centrale, io ebbi l'onore di presentare al Senato, riassume fedelmente il complesso delle opinioni che si erano manifestate nelle discussioni avvenute nel maggior numero degli Uffici intorno a questo progetto di legge. Esso ordine del giorno consta di tre parti; nella prima si afferma che lo schema di legge in discussione modifica essenzialmente la legislazione attualmente in vigore, nella seconda si dichiara che il progetto stesso può recar danno alle finanze dello Stato, nella terza infine si additano al Governo del Re alcune modificazioni alla legge doganale ed a quella sui magazzini generali, tendenti a soddisfare, secondo l'opinione dell'Ufficio Centrale, veri e reali bisogni del commercio nazionale.

L'onorevole Ministro delle Finanze ha nel suo primo discorso contrapposto due negative alle dichiarazioni contenute nel primo e nel secondo punto, e rispetto al terzo ha pensato poter ottenere una facile vittoria amplificandola, pur lamentando la forma iperbolica di altri oratori.

Spero di poter convincere il Senato, se non l'onorevole Ministro, che non vi ha affermazione in quest'ordine del giorno, la quale non corrisponda alla realtà delle cose, o non sia suffragata dai fatti.

Ma prima di addentrarmi in questa via, debbo rilevare, a nome dell'Ufficio Centrale, un dubbio posto innanzi alquanto timidamente è vero, dall'onorevole Presidente del Consiglio dei Ministri, cioè che l'opposizione a questo progetto di legge abbia per avventura potuto assumere altro carattere da quello che lo comporterebbe una questione economica e finanziaria.

Ora, per quanto la discussione avvenuta in questi giorni basti a mostrare che questo dubbio non ha fondamento alcuno, pure, se mai fosse necessario, mi affretto a dichiarare che l'Ufficio Centrale nel presentare il proprio ordine del giorno, non ebbe neppure da lontano l'idea di suscitare una questione politica, e che in ogni modo esso respinge ogni responsabi-

lità di questa interpretazione nel voto che il Senato sarà per dare tra breve.

Qui mi permetto una osservazione affatto incidentale. L'onorevole Ministro delle Finanze tanto nel primo che nel secondo suo discorso, parlando dell'opposizione che il progetto trovava in quest'aula, disse che nell'altro ramo del Parlamento la opposizione era stata piccolissima; che una sola voce, quasi eco del passato, aveva pronunciato poche parole sul progetto di legge e che una grande maggioranza lo aveva votato.

Io che ho un bisogno istintivo di notizie precise, mi sentii attirato a verificare il fatto, chiedendo agli Atti parlamentari le necessarie informazioni statistiche. So che le medesime non commuoveranno il Senato, ma le comunico come le rilevai dagli Atti stessi.

La Commissione che esaminò la legge nell'altro ramo del Parlamento era divisa: vi fu una maggioranza composta di sei Deputati e di tre la minoranza, vale a dire la Commissione dividevasi nella proporzione di due terzi ad un terzo. Alla votazione del progetto di legge alla Camera elettiva erano presenti 225 Deputati: quindi la maggioranza assoluta era di 113; numero inferiore ai firmatari del progetto che era di 122; nello squittinio segreto lo schema di legge fu approvato da 155 Deputati e respinto da 70; vale a dire si mantennero nella votazione le proporzioni della composizione della Commissione.

Non è quindi a dire che vi sia stata una grande maggioranza e che il progetto non abbia incontrato nessuna opposizione, perchè se un solo Deputato ebbe a prendere la parola per oppugnare il progetto, furono settanta quelli che lo respinsero.

Quali sono gli argomenti coi quali l'onorevole Ministro delle Finanze ha tentato di provare che l'attuale progetto di legge non perturba radicalmente il nostro sistema doganale?

Egli avant'ieri in quest'aula ha cercato, come già in altra sede, di far rivivere gli articoli 1 e 93 del nostro regolamento doganale del 1862. Però in quest'ultima occasione ha fatto un passo più avanti e dovette egli stesso pure convenire che la legge 11 maggio 1865 lasciava almeno molto in dubbio la esistenza attuale dei citati articoli. Ma soggiungeva tosto che questa legge era quasi una legge eccezionale e

che il concetto di abrogare i citati articoli e convertire il porto di Genova in magazzino generale non era stato abbastanza prudente, come lo dimostrava da un lato il decennio che fu necessario alla attuazione della legge, dall'altra il lungo tempo che dovette aspettarsi la legge sui magazzini generali.

Che la legge del 1865 non sia stata attuata se non dopo una decina d'anni è un fatto indubitabile, fatto però che non ha nulla di straordinario se rammentasi che il « *Warehousing Act* » fu emanato nel 1803, e non fu completamente mandato ad esecuzione che nel 1833 cioè dopo trent'anni.

Ma questo fatto fu opera del Governo, fu il Governo che non volle applicare prima questa legge, o non fu che il risultato da un lato di difficoltà tecniche locali, dall'altro di resistenze che da queste difficoltà traevamo novello vigore? Su questo punto l'onorevole Ministro delle Finanze ci ha lasciati completamente nel buio, mentre gli sarebbe stato assai facile completare le sue informazioni rammentando la legge 28 dicembre 1867. Il vostro Ufficio Centrale, signori Senatori, fu molto più esatto, e riferendo nella sua Relazione alcuni brani della Relazione ministeriale d'allora e di quella della Camera dei Deputati, parmi abbia dissipato ogni equivoco.

Però, siccome questo è uno dei punti che io credo di maggiore importanza, faccio domanda al Senato di poter aggiungere alcune considerazioni a quelle già esposte nella Relazione.

Anzitutto io devo respingere un'accusa che si è fatta e ripetuta in questa ed in altre occasioni dai sostenitori di questa legge, vale a dire che da noi si faccia confusione tra porto franco e città franca.

Io non credo che in Italia possa nascere dubbio su questo proposito, e tanto meno poi da persone le quali siedono in Parlamento. Infatti, fino dal 1862 l'articolo del regolamento citato più volte aboliva le città franche di Messina, Livorno e Ancona, e disponeva che in queste città potevano essere istituiti dei porti-franchi a somiglianza di quello di Genova.

Quella legge quindi distingue chiaramente le due istituzioni, sebbene però presso altre nazioni si indichi colla denominazione di porto-franco quello che da noi era città franca, come per esempio, nei porti-franchi di Trieste e

Fiume, che effettivamente sono città franche, e come era altre volte per Marsiglia.

Questa confusione dunque è fra noi impossibile, per quanto l'oratore che ha parlato prima di me abbia creduto di valersi ancora di questo argomento.

Vengo ora alla legge del 1867. Comincio a dire che questa legge del 1867 è stata presentata all'altro ramo del Parlamento da due Ministri, cioè dal Ministro delle Finanze (il nostro collega onorevole Cambray-Digny) e da quello di Agricoltura, Industria e Commercio (onor. Broglio), vale a dire che era una legge la quale non solamente toccava la questione dell'abolizione del porto-franco di Genova, come la legge del 1865, ma toccava anche la questione dei magazzini generali. Di più, quale è il titolo della legge? Il titolo è questo: *Proroga della abolizione dei porti-franchi e approvazione di una convenzione col Comune di Genova.*

Nella Relazione ministeriale si leggono le seguenti parole:

« Il Governo non si era mai dissimulata la difficoltà che avrebbe incontrata la conversione del porto-franco in magazzino generale. Infatti, nel progetto, in origine presentato alla Camera dei Deputati, esso aveva proposto di applicarvi le disposizioni che si riferiscono ai depositi doganali in magazzini di proprietà privata. Ora, sebbene adottando la dizione di convertirlo in magazzino generale si dichiarasse che non si era voluto dare alla disposizione relativa, se non una forma più ordinata e più chiara, pur tuttavia è evidente che nella trasformazione del porto-franco si comprendevano due fatti: uno che dipendeva dal Governo, cioè l'applicazione a quello stabilimento del regime comune; l'altro al Governo estraneo, cioè di renderlo suscettivo delle forme che si connettono coll'istituzione dei magazzini generali nei rapporti dell'amministrazione interna e delle contrattazioni commerciali. »

Qui si dà una definizione del porto-franco, e quindi, accennate le difficoltà che si sono incontrate, concludesi come segue:

« La situazione delle cose si è però di poi mutata, imperocchè essendosi il Municipio chiarito pronto ad assumere la costruzione di magazzini generali, troncando gli indugi che si erano dapprima sperimentati, sorrise al Go-

verno l'idea che per tal modo avrebbe potuto avere intera attuazione il pensiero del legislatore, allorchè volle annodato il concetto della cessazione del porto-franco colla istituzione del magazzino generale.

» Tra il Governo ed il Municipio genovese si addivenne infatti a una Convenzione, mercè la quale il Municipio sulla base di un concetto semplice e di sicura effettuazione, assume la costruzione dei magazzini generali, ricevendo dal Governo un sussidio di un milione, e un equo compenso per gli spazi che ivi saranno occupati per il servizio delle gabelle. »

Mi pare da quanto lessi, e da alcuni brani della Relazione della Camera dei Deputati riferiti nella Relazione, risulti abbastanza chiaro che questa legge del 1867 e la Convenzione annessa non erano che un'applicazione della legge del 1865.

Ma se ciò non basta, vi sono altri elementi di dimostrazione. La legge del 1867 consta di 2 soli articoli.

Darò lettura dell'art. 1.

« La cessazione delle franchigie doganali della città di Ancona e l'abolizione delle fiere franche è prorogata al 1 gennaio 1869. La conversione del porto-franco di Genova in magazzino generale avrà luogo nel termine stabilito dalla legge che determinerà le discipline dei magazzini generali da istituirsi nel Regno e le norme speciali per operare detta conversione.

» È approvata la permuta di proprietà tra il Regio Governo ed il Municipio di Genova portata dalla Convenzione stipulata il giorno 22 novembre 1867 tra il Regio Governo e lo stesso Municipio, nonchè il diritto di prelazione che è stabilito nell'articolo 13 di detta Convenzione. »

Ora veniamo alla Convenzione. La Convenzione dice all'articolo 1:

« Il Governo concede al Municipio di Genova, a norma delle leggi e dei Regolamenti, la facoltà di istituire magazzini generali sulle calate di cui è deliberato l'eseguimento fra il passo nuovo ed il seno di Santa Limbania. »

« Art. 3. Il Regio Governo s'impegna di provvedere, affinchè sia intrapreso il lavoro delle calate suddette nel termine di 6 mesi da che saranno ultimati gli accordi attualmente pendenti a tale riguardo colla Società delle ferrovie dell'Alta Italia, dipendentemente dalla legge

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1876

di concessione del 14 maggio 1865, N. 2279, e s'impegna pure di provvedere affinché il lavoro stesso sia terminato entro 3 anni dal suo incominciamento. Dal proprio canto, a misura che saranno compiuti dei tratti di calate in lunghezza non minore di metri 300 ecc. e passo a leggere l'articolo 12.

« In vista della esecuzione di quest'opera è attribuita al municipio di Genova sulla somma dei sei milioni, stanziata con gli articoli 12 e 14 della legge 11 maggio 1865 la somma di un milione di lire che sarà dal Governo pagata in rate non minori di lire 100 mila ciascuna, ed a misura del progredire dell'opera fino alla concorrenza delle lire 800 mila sempre quando siano eseguiti lavori ecc. »

Vale a dire la legge del 1867, aveva due scopi, l'uno di prorogare per qualche tempo la abolizione del porto-franco o la sua trasformazione in magazzini generali, l'altro di approvare la convenzione col municipio di Genova, per attuare quella trasformazione.

Essa convenzione era, a non dubitarne, un contratto bilaterale.

Il municipio di Genova cioè, d'accordo col Governo, accettava il carico della costruzione dei magazzini generali dietro certi compensi, ed il Governo doveva per la convenzione stessa costruire le calate che servissero a quei magazzini.

Ora, il commercio genovese dice che la costruzione di questi magazzini non è stata eseguita come si sperava o come si credeva al momento in cui furono progettati e che in conclusione questi lavori prescritti dalla legge del 1867 non soddisfano ai suoi bisogni.

Per parte mia non ho alcuna difficoltà ad ammettere che, senza colpa d'alcuno, e per quanto il progetto sia partito dall'Ufficio tecnico municipale di Genova, esso non abbia raggiunto lo scopo a cui intendeva la convenzione del 1867. Aggiungerò di più che se un Ministro delle Finanze si fosse presentato al Parlamento ed esponendo questo stato di cose avesse fatto osservare che nella nostra legislazione (Decreto 1. agosto 1875) esiste già la istituzione dei capannoni, nei quali la merce può rimanere qualche tempo senza registrazione (a Marsiglia, per esempio, tre giorni, in altri porti fino ad otto) ed avesse proposto che in via interinale si considerasse il porto-franco

di Genova come un gran capannone nel quale la merce potesse rimanere senza registrazione un mese, un mese e mezzo; questo provvedimento temporaneo non alterando la nostra legislazione e corrispondendo alle condizioni ancora anormali del porto di Genova, sarebbe, a mio avviso, stato accolto con molto favore.

Se non che, rispetto a queste condizioni del porto di Genova, devo altresì osservare che, sebbene sieno esatte le cifre di metri 3900 e 12,600 di calate nei porti di Genova e di Marsiglia, pure le conseguenze che se ne deducono sono esagerate, come lo dimostra il fatto che il nuovo porto di Trieste, ancora in costruzione, non presenterà nei suoi tre bacini che 3550 metri di calata.

Ora, se i 3900 metri del porto di Genova vogliamo anche ridurli alla metà, e se il commercio genovese avesse adoperata tutta l'energia di cui fu capace per mantenere la istituzione del porto-franco fin qui, ad armare quei 2000 metri all'incirca, il commercio di Genova sarebbe già migliorato...

Senatore CASARETTO. Il porto è del Governo, non del Municipio.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Io non parlo del Municipio.

Senatore CASARETTO. E che c'entrano i Genovesi?

Senatore BRIOSCHI, *Rel.* Io racconto dei fatti e niente altro. Io non do torto a nessuno; racconto solo dei fatti.

Qui mi permetto un'altra considerazione incidentale.

Parlandosi di porti esteri e del porto di Marsiglia, sono rimasto veramente un po' meravigliato della descrizione che l'onorevole Ministro delle Finanze ha fatto delle operazioni di registrazione nel porto di Genova. Non posso dubitare che la descrizione sarà esatta, per quanto forse un po' iperbolica nella forma; ma l'onorevole Ministro sa meglio di me che qualunque cittadino del Regno d'Italia, che deve pagare la ricchezza mobile, la tassa dei fabbricati o le tasse municipali per i servitori, per i cavalli e sino per i cani, deve pure avere molte e molte noie, e tutte queste noie non sono già per un interesse individuale, come quelle che può avere un commerciante dalla registrazione, ma bensì per interesse generale. Non parmi quindi questo delle formalità della registra-

zione e dei disturbi che può arrecare ai commercianti, un buon argomento in favore del progetto di legge.

Una seconda considerazione anch'essa in apparenza buona metteva innanzi l'onor. Ministro delle Finanze a provare che la lentezza nell'applicare la legge del 1865 fu opera di coloro che l'avevano prima propugnata, cioè il lungo tempo trascorso tra l'emanazione di questa legge e di quella dei magazzini generali. Ma l'onor. Ministro ha preso a considerare veramente la legge emanata; mentre sa meglio di me che fin dal 1859, prima quindi del regolamento doganale in vigore, uno degli uomini egregi da lui rammentato l'altro giorno, l'on. Giovanni Lanza, aveva presentato al Senato subalpino un progetto di legge per i magazzini generali; e che subito dopo promulgato il regolamento doganale, vale a dire nei primi del 1863, il Ministro Manna presentò al Senato in allora italiano, un altro consimile progetto, e che due altri progetti furono pur presentati uno dall'on. Cordova, e l'altro dall'on. Minghetti negli anni 1867 e 1869. Questo mostra che s'intendeva e si voleva arrivare ad avere una legge per i magazzini generali.

Infine l'ultima disposizione stata citata l'altro giorno del 19 aprile 1872, la quale stabiliva un'epoca fissa, cioè l'aprile del 1875, per la conversione del porto di Genova in magazzini generali non può lasciar dubbio sulle intenzioni del legislatore.

Ma questa abolizione o trasformazione del porto franco di Genova, fu essa un equivoco, un capriccio, od un provvedimento maturato?

L'onorevole Ministro delle Finanze ci disse nel suo primo discorso che l'onorevole Sella si trovò, sul finire del 1864, costretto a ricorrere a mezzi straordinari, e fra questi, anche con poca prudenza, all'abolizione dei porti franchi.....

MINISTRO DELLE FINANZE. Scusi non ho detto questo.

Senatore **BRIOSCHI, Relatore.** Son precise sue parole, le ho notate.

MINISTRO DELLE FINANZE. Ho parlato solo dei porti franchi non delle città franche.

Senatore **BRIOSCHI, Relatore.** Ora, io dubito assai che l'onor. Sella, pure dopo l'esperimento, possa dividere questa opinione, e tanto più mi è permesso dubitarne, pensando che la legge del

1872 che ho citata poco fa è controfirmata da lui. E questa legge del 1872 ha una grande importanza nella quistione, inquantochè essa ha fissato un giorno determinato per la cessazione del porto-franco, mentre nell'antecedente si diceva: quando sarà pubblicata la legge sui magazzini generali.

Io credo, o Signori, che nulla siavi di più chiaro che il procedimento storico del nostro attuale sistema doganale.

Dal 1865 in poi si è sempre avuto un solo intento; che nessun lembo di terra italiana, rimanesse al di fuori della linea doganale, e nessuna merce fosse depositata entro di questa senza registrazione.

Questo è il concetto che abbiamo avuto dal 1865 in poi.

E sapete, o Signori, qual'è il segreto di questa costanza di opinione e di azione? Si è che in tutti i Ministri di Finanza che si succedettero in questi anni, salva forse qualche eccezione che io non conosca, si era ben presto formata la convinzione che il porto-franco era causa di contrabbando e di frode, e quindi pregiudicevole alle Finanze dello Stato; mentre l'esempio delle altre nazioni dimostrava chiaramente che questi mezzi artificiali, o di serra calda, come disse benissimo l'altro ieri l'onorevole Ministro delle Finanze, hanno fatto il loro tempo.

Permettetemi che a questo proposito completi dapprima quanto disse l'altro ieri il mio amico l'onorevole Senatore Lampertico, rispetto al porto-franco di Marsiglia. Non è bisogno di parlare dell'Inghilterra, ove non ha mai esistito porto-franco. Quella Nazione felice ha cominciato coll'esportare e quindi non ha avuto mai bisogno di franchigie doganali, ma rispetto al porto-franco di Marsiglia, le cui prime vestigia rimontano al Medio-Evo ed ebbe sorti molto varie, eccone in breve la storia.

Esso fu limitato da Francesco I nel 1539, ristabilito incompletamente da Carlo IX nel 1564 e confermato nel 1577.

Sparve di nuovo quattro anni più tardi per essere ripristinato da Enrico IV nel 1596 e nuovamente scomparire nelle guerre della Fronda.

Marsiglia ha dovuto il completo reintegroamento del suo porto-franco al ministro Colbert (1669). Nel 1703 si trattò seriamente di sostituirvi un *entrepôt*, ma per quanto il proposito

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1876

rimanesse senz'effetto gl'importanti privilegi concessi in quel secolo agli appaltatori generali (*fermiers généraux*) lasciarono sussistere poco più che di nome le franchigie del porto-franco.

Scoppiata la rivoluzione nel 1789, aveva appena l'assemblea nazionale confermate le franchigie di Marsiglia, che la Convenzione sopprime tutti i porti-franchi. Dopo la pace di Amiens una parte del ceto commerciante di Marsiglia supplicò Napoleone che ripristinar volesse il porto-franco; ma sebbene l'imperatore non si fosse dimostrato affatto avverso, fu il governo della ristorazione colla regia ordinanza 20 febbraio 1815 che ridiede a Marsiglia le franchigie doganali.

Erano però appena scorsi due anni che, per quanto la Camera di commercio persistesse nel ritenere utili le istituzioni nuovamente introdotte, una petizione, firmata da 300 fra commercianti e industriali di Marsiglia, fu presentata alle Camere chiedendo l'abolizione del porto-franco. In seguito alla medesima, le franchigie del porto-franco di Marsiglia furono soppresse colla reale ordinanza 10 settembre 1817 e vi fu sostituito il sistema degli *entrepôts*.

Veniamo ora alla grave questione del contrabbando.

L'onorevole Senatore Rossi vi ha rammentato nel suo discorso quali erano le convinzioni del Cappellari della Colomba, allorquando teneva il posto di Direttore generale delle gabelle. E l'onorevole signor Ministro ci ha detto nel suo primo discorso che l'attuale egregio Direttore gli ha dichiarato che in 12 anni circa che tiene quella posizione ebbe a constatare un solo fatto di contrabbando. Qui è d'uopo il dirlo, vi deve essere un grande equivoco.

Nella Relazione presentata alla Camera eletta sopra questo progetto di legge si indicano...

MINISTRO DELLE FINANZE. Ci sono sette casi che spiegherò tutti.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore.* ...Anzi si indicano nove modi differenti di contrabbando e di frode, i quali modi sono stati appunto indicati alla Commissione della Camera dei Deputati dallo stesso Direttore generale. Ora, prego il Senato di un momento di attenzione.

In qual modo la Commissione parlamentare ebbe quelle indicazioni?

La Commissione ha chiesto al Ministro delle

Finanze di avere un rapporto dal signor Direttore generale delle gabelle intorno al progetto di legge allora in discussione, il quale, come è noto, non è lo stesso di quello che ora ci sta davanti. Questo rapporto parla in generale dei punti franchi, e in modo speciale del porto-franco di Genova.

Avendo io sotto gli occhi il rapporto medesimo, potrò dare lettura al Senato di una parte di esso, la quale, a mio avviso, rischiarerà meglio l'argomento che i nove punti della Relazione parlamentare. L'articolo 3. di questo rapporto è intitolato:

Del contrabbando speciale dei punti franchi.

« Vengo ora, scrive il Direttore generale, al contrabbando che è speciale dei punti franchi e che non può commettersi, o assai difficilmente nei magazzini generali.

Innanzitutto col punto franco è rotta quella catena che dappertutto altrove ci permette di sapere quale esito abbiano avuto le merci giunte con qualsiasi nave dall'estero. A Genova accadeva spesso che rimanesse inappurato anco per intiere partite di merci il manifesto di qualche nave.

Per appurarlo bastava che l'impiegato addetto al portone del porto-franco scrivesse sopra una copia del manifesto medesimo: *Visto entrare.* Ad ottenere ciò non occorre intendersi che con una persona sola o al più con due.

Quando non attestavano l'entrata gl'impiegati, si ricorreva ai libri dei facchini, carovana del porto-franco, e si finiva per sanare il difetto.

Qui comincio i fatti. Ricordo particolarmente uno di questi casi verificatisi nel 1863 per una partita di 307 sacchi di caffè. A seguito di prove di questo genere si dovette definire lo iniziato processo contravvenzionale con poche lire di multa per non esporsi ad una lite di esito per lo meno incerto.

Un altro caso eguale avvenne nel 1866 per 286 sacca della stessa derrata.

Possono succedere simili cose in un magazzino generale? No, perchè una verifica anco superficiale permette di accertarsi se la partita vi sia realmente entrata.

Ammettiamo però che tutte le merci per tal mezzo scaricate dai manifesti fossero entrate nel porto-franco, è però chiaro non essere ne-

cessaria la magia del prestigiatore per fare uscire roba da un sì vasto stabilimento, senza che le guardie, poste agli accessi, se ne avvedano. Si dice che questo è possibile anche dalle navi; ma almeno del numero dei colli segnati nel manifesto, il capitano è tenuto a render conto.

Ad ogni modo ciò non potrà seguire nei magazzini generali, dove non solo collo per collo, ma qualità per qualità, per peso e per numero le merci sono annotate sui registri.

La stessa Camera di commercio di Genova può attestare se si commettessero frodi dal porto-franco.

Nel 1868 essa fu tradotta in giudizio per aver fatto chiudere un magazzino dal quale era scomparso un considerevole numero di sacchi di coloniali, senza che si sapesse la via che avevano tenuta.

I mezzi per siffatte fraudolenti estrazioni erano diversi. Più volte si seppe di bollette per cento e duecento sacchi di caffè o di zucchero servite per estrarne quantità doppie.

Nel 1868 fu scoperta una comunicazione sotterranea che da una casetta in fondo a via Cavour conduceva sino alle grate dei cunicoli, che, passando sotto il porto-franco sboccano in mare. Le grate erano rotte e nel sotterraneo si trovarono lanterne cieche, abiti impermeabili e residui di caffè e di zucchero.

Tutto ciò è possibile incontestabilmente anche da un magazzino generale, ma con quale pro lo dica il seguente fatto.

Esisteva alcun tempo addietro in Genova uno speciale deposito per i salumi soggetto alla disciplina comune.

L'Amministrazione entrò in sospetto che da lunga mano si commettessero abusi in quel deposito, e ordinò una verifica generale. Risultarono difatti deficienze notevolissime in seguito alle quali si processarono impiegati e commercianti. Ma con quali mezzi queste deficienze poterono essere poste in chiaro? Colle scritture e colla registrazione. Il porto-franco serviva di fucina a molte frodi. Vi si preparavano colli con marche e numeri uguali, altri, contenenti merci nazionali ed estere e si agevolavano in tal modo le sostituzioni ai porti nel cabottaggio, nelle stesse dogane.

Qualche anno addietro giunsero a Palermo delle polizze all'ordine indicanti 21 o 22 botti

contenenti zucchero; però, erano superficialmente zucchero, e internamente tutto caffè, e i destinatari entrati in sospetto che la dogana avesse subodorato il caso, non si presentarono a ritirare la merce.

Le indagini fatte, mostrarono poi che la frode era stata ordita nel porto-franco di Genova. E nemmeno simili fatti con gli scontri e registrazioni sono finiti. Non parlo della *filtrazione* continua dei coloniali, di droghe, di seterie, di tessuti, di ombrelli, mercerie, chincaglierie, ecc. Queste ultime merci avrebbero dovuto essere dichiarate e prese in nota, secondo il Regolamento 1863, ma si introducevano nei colli di altre merci e passavano inosservate essendo la visita a intervalli, saltuaria e superficiale come dal Regolamento del porto-franco.

Si conobbero in Genova depositi dove veniva estratta la merce in tal modo dal recinto franco. Furono sequestrate anche partite di tessuti e v'ha tuttavia il nome di un commerciante che per metà facendo pagare il dazio dava le merci a casse a chi volesse acquistarle, e arricchì con queste speculazioni. La Dogana nei punti franchi potrà con molta facilità notare un gran numero di queste frodi, ma distruggerle non mai, mentre l'esperienza di tutti i paesi insegna che ciò è possibile con una buona scrittura di entrata e di uscita dal deposito, la quale deve servire a riscontro della moralità degli impiegati. »

Così scriveva il Direttore generale circa un anno fa.

Ma un altro fatto singolare si è poi riscontrato quando fu aperto il porto-franco di Genova. Il Regolamento 16 luglio 1863 del porto franco di Genova, come già osservò l'onorevole signor Ministro delle Finanze, esclude alcune merci dal porto-franco stesso. Per rendermi chiaro leggo due righe dell'art. 2 di quel Regolamento.

« Non possono immettersi nel recinto del porto-franco, i salumi, i formaggi, i generi di grassina, ecc., ecc. »

Ebbene, ripeto, quando si è aperto il porto-franco di Genova, una delle merci di cui si è trovata maggiore quantità fu di questi generi di grassina che per l'articolo 2 del Regolamento dovevano esserne esclusi.

Ciò rilevasi da un'appendice alla Relazione che io leggeva testé.

Ora, sebbene io non possa fare per scienza mia un esame dei fatti esposti in quella Relazione, parmi poter dire che essa ha un gran valore, venendo da un alto funzionario, il quale da molti anni sta alla testa dell'amministrazione delle gabelle e fu sempre reputato come un eccellente funzionario da tutti i Ministri delle Finanze che si sono succeduti.

È lecito sperare dopo la lettura di queste poche pagine che le garanzie dell'articolo 3 di questo progetto di legge non sembreranno più all'on. Ministro delle Finanze o, almeno spero, al Senato, così rassicuranti, in quanto che anche in questo articolo 3 si parla di *constatazioni*; e noi vediamo che lo stesso Direttore generale può da un lato dire all'on. Ministro che un solo fatto fu *constatato* in quegli anni rispetto ai quali scrive quanto ho comunicato al Senato.

Non nego che la constatazione dell'art. 3, sarà una constatazione amministrativa, mentre la prima era un constatazione giuridica, e quindi vi è differenza: ma io non so se i municipi, od i privati, e le Camere di commercio che avranno speso dei milioni e milioni per istituire questi punti franchi (fatta eccezione da Genova ove già esiste), si accontenteranno poi di una disposizione amministrativa che annulli lo scopo delle spese fatte o non troveranno modo forse, appoggiandosi a questo stesso articolo 3, di andare avanti ai tribunali a far decidere come debba interpretarsi questa constatazione.

Io, sopra questo punto, non metto avanti che un dubbio, poichè non ho studi giuridici, nè cognizioni sufficienti per deciderlo.

Credo di avere così dimostrato che lo schema di legge muta radicalmente il nostro sistema doganale e può essere di pregiudizio alle finanze dello Stato; e qui il mio compito sarebbe finito, se il signor Ministro non avesse creduto di cogliere in fallo l'Ufficio Centrale per le proposte da esso consigliate.

Innanzitutto l'on. Ministro ha detto che alcune di esse non hanno neppure il pregio della novità, perchè furono già da lui escogitate. Ora, on. signor Ministro, è questo appunto il pregio di quella scuola che ella stigmatizzava col nome di socialisti della catte-

dra, essa non ha giudizi *a priori*, non ha sorprese, perchè attende dall'esperienza accumulata e larga i criterî che devono informare la nostra legislazione. È l'esperienza nostrale e straniera che ci ha fatto abolire ogni sorta di franchigia, è l'esperienza che ci obbliga nostro malgrado a respingere oggi l'attuale progetto di legge.

Quanto alla perdita che l'erario avrebbe dall'attuazione di alcune fra quelle proposte, potrei, seguendo il signor Ministro delle Finanze, trovarne largo compenso nell'aumentato commercio; ma l'Ufficio Centrale ha minori illusioni del signor Ministro; perciò, sebbene al maggior numero di quelle proposte non corrisponda alcuna cifra inscritta nel bilancio dell'entrata, pure, e per queste e più ancora per le poche altre, dichiarava nel proprio ordine del giorno che il Senato consigliando quei provvedimenti lasciava completamente al potere esecutivo lo stabilire i limiti di tempo e di misura che stimerà più convenienti.

Signori. Il Ministro delle Finanze ha dichiarato nell'altro ramo del Parlamento che l'applicazione di questa proposta di legge dev'esser fatta con molta prudenza, trattandosi di un esperimento pericoloso. La maggioranza del vostro Ufficio Centrale è pienamente d'accordo coll'onorevole Ministro su ciò, nulla essendovi di più pericoloso che il toccare l'assetto finanziario di un paese che si trova nelle nostre condizioni senza poter valutare con esattezza quali ne saranno le conseguenze. Ecco l'origine e lo scopo dell'ordine del giorno. E qui avrei finito, ma alcuni Colleghi avendo mosso qualche dubbio sulla regolarità della votazione dell'ordine del giorno da noi proposto, rimpetto al Regolamento del Senato, sebbene io non dividevo la loro opinione, pure per non ritardare per parte mia di un momento la votazione, e non intralciarla, ritiro l'ordine del giorno, convinto che coloro i quali dividono l'opinione dell'Ufficio Centrale voteranno contro la legge. I consigli diventano superflui avendo l'onorevole Ministro delle Finanze dichiarato di non poterli accettare.

MINISTRO D'AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO.

Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO.

Il discorso dell'onorevole Relatore dell'Ufficio

Centrale ha semplificata di molto la questione, imperocchè coloro che hanno assistito ai cinque giorni della discussione hanno dovuto passare di sorpresa in sorpresa, vedendo come si sia sollevata per questo progetto ora una questione di principî, dalla cui soluzione sarebbe potuto venire offesa all'ordine morale, ora una questione di principî implicante attentato alla teorica del libero scambio, ora una questione di principî la quale compromette l'avvenire delle finanze dello Stato. E su tutto ciò non fecero difetto le esagerazioni e gli equivoci.

L'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale ha circoscritta la questione in termini chiari, nei quali avevala presentata nella sua Relazione. È pur vero che nella semplicità delle sue conclusioni è compresa l'affermazione di tre concetti abbastanza gravi; ma se non altro avremo il vantaggio di poterci intendere molto più facilmente.

L'onorevole Brioschi crede di vedere nel progetto di legge d'iniziativa parlamentare, accettato dalla presente Amministrazione, votato dalla Camera dei Deputati, in discussione attualmente nel Senato, un attentato agl'interessi delle Finanze, crede di vedere un principio di ingiustizia, d'ineguaglianza, un privilegio a favore di quelle città marittime (perchè non son tutte) le quali si avrebbero la istituzione medioevale dei depositi franchi, trova che, mediante questo progetto di legge, viene a capovolgersi la legislazione doganale.

Veramente non è poco; ma è però meno di quanto altri oratori avrebbero voluto sostenere.

Il Senato avrà potuto osservare che sarebbe stato mio divisamento di tacere. Se la questione fosse rimasta nei termini semplici del progetto di legge, e negli stessi termini della Relazione dell'Ufficio Centrale, non avrebbe assunto quella larghezza di vedute, quella varietà d'importanza per la quale quasi tutto l'ordine economico (di cui alcun poco deve pur rispondere l'Amministrazione dell'agricoltura, dell'industria e del commercio) ne dovrebbe venire sconvolto. E se, indipendentemente da ciò che dissero gli onorevoli Senatori De Cesare, Rossi e Lamperico, non avesse pur preso la parola l'onorevole mio predecessore, il Senatore Finali, io avrei potuto sperare che nella maggioranza del Senato la questione sarebbesi potuta considerare come semplicemente finanzia-

ria, e dover mio sarebbe stato allora, come pur feci nella Camera dei Deputati, quello di tacermi. Questo avrei pur fatto volentieri in quanto che non ebbi nè il piacere, nè il fastidio di appiccicare il mio nome nella lunga lista dei Deputati che presentarono il progetto nell'altro ramo del Parlamento.

Se non che la questione è diventata molto grave.

Si è asserito essere una legge di antagonismo quella che si propugna ora in Senato; sembra, si è detto, avesse piccole dimensioni, ma prepara un avvenire fosco; capovolgendo la legislazione doganale, si mettono in urto le industrie, le varie classi della convivenza, si offendono i principî, gli interessi generali e dello Stato.

Ma quale legislazione doganale domando io, va capovolta?

La nostra o quella dei predecessori?

L'attuale amministrazione non ha fatto alcun atto, nessuna proposta che si potessero mettere in contraddizione con la legge dei depositi franchi. Noi non facciamo nulla che potesse contraddire all'opera della passata amministrazione, e nemmeno della precedente.

La lunga e sottilissima discussione che l'onorevole Senatore Brioschi fece nella sua Relazione, e che ha rifatto in Senato, intorno alle fasi della legislazione doganale sui porti-franchi, fu intesa a rilevare che il progetto in discussione distruggerebbe il lavoro paziente di 15 anni.

Ma se fosse così, i predecessori dell'attuale amministrazione forse non sono essi gli autori del decreto 1. agosto 1875? Ebbene, buona parte di questo progetto di legge, da loro combattuto in pensiero (giacchè finchè furono al potere non fu quello discusso nella Camera dei Deputati), e più tardi combattuto apertamente col mezzo dei rappresentanti dell'antica maggioranza, così nell'altra Camera come nel Senato, è merito oggi della passata amministrazione.

Non furono essi infatti i nostri predecessori che col citato decreto 1 agosto 1875 ritennero di poter fare qualche cosa nel senso non di franchigie, non si tratta di franchigie onorevole De Cesare (*il Senatore De Cesare aveva fatto dei movimenti*) nemmeno col progetto che discutiamo, ma di agevolzze, di diminuzione

di ostacoli sterili per le finanze, sterili per il commercio?

Capi il passato Ministero che bisognava fare qualche cosa per non colpire il commercio troppo vitalmente, ed il decreto del 1 agosto 1875 è la più grande apologia che possa esser fatta al progetto di legge di iniziativa della Camera dei Deputati sui depositi franchi.

Invero, se il mondo fosse andato per bene, in armonia cioè colle leggi del 1862-65-67, della Convenzione col Municipio di Genova, a che la innovazione mediante il decreto 1 agosto 1875, dopo che la legge dei magazzini generali era stata eseguita e il porto-franco di Genova col-l'aprile di quell'anno era del tutto cessato?

Nel suo apparente carattere generale quel decreto era inteso a correggere principalmente il mal fatto rispetto a Genova. Ma dunque voi della passata Amministrazione non poteste non solennemente confessare il vostro torto con un decreto reale; voi implicitamente dichiaraste che avevate affrettata l'esecuzione della cessazione del porto-franco di Genova senza averla preparata; voi faceste un *errata-corrige*, quando già per iniziativa delle città molto danneggiate, delle cui offese non i soli liguri o veneti, ma i rappresentanti di molte parti dell'Italia si dolgono, allora voi veniste con un atto per cui diceste: ma faremo qualche cosa: i capannoni!

Che cosa sono i capannoni? Avete una legislazione che vi permette di stabilirli?

I magazzini generali, dicesi, per la loro forma pel loro ordinamento, non hanno risposto in pratica all'aspettativa. Le rappresentanze delle città e provincie che ne restarono scontente, l'hanno manifestato abbastanza. I mandatari delle Camere di commercio riunitisi in congresso, se ne fecero organi. Ebbene, vi credeste obbligati a fare qualche cosa nel senso non delle franchigie, ma delle agevolanze: mentre si chiedeva una legge che desse facoltà d'istituire depositi franchi, voi vi trovaste abbastanza autorizzati dalle leggi esistenti a stabilirli di vostra autorità e in modo assai più generale, comechè, a concetto apparentemente assai più stretto, istituiste i depositi franchi dovunque era un magazzino generale: li chiamaste è vero capannoni; ma in essi avrebberò avuto luogo i depositi in franchigia, senza registrazione e anticipo di tasse doganali o cauzione; in essi tutte le miscele delle merci. È

ben vero che dite temporanea la permanenza delle merci nei capannoni; ma in sostanza, secondo voi, abbiamo già i punti franchi; li abbiamo per effetto di un decreto regio; danno diritto al deposito franco con limitazione di tempo sia di pochi giorni, il che del resto avrebbe permesso al Senatore Brioschi di notare che per rispetto a Genova, sarebbe pure stato un gran meno male....

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO.un gran meno male se la permanenza delle merci nei capannoni ivi si fosse protratta ad un mese o ad un mese e mezzo. Non si dimentichi intanto che potè trovarsi non discorde alla legislazione esistente un regio decreto che tali facoltà riconosceva per tutt'i porti, e anche per le città interne nelle quali vi fossero stati i magazzini generali.

Ma, o Signori, se simiglianti agevolanze poteron darsi con portata così generale, se l'onor. Brioschi si contenterebbe darne specialmente delle maggiori in via speciale a Genova, sarà poi lecito combattere con tanto accanimento il progetto in discussione, denunciarlo perturbatore della legislazione esistente, offensivo dei più sani principî?

Ma come la presente potrà essere tale questione di principî che la scienza economica ne venga rinnegata fino da coloro che più di tutti altri se la ebbero in culto?

È tale questione per la quale sia il caso che più coloro che furono altro che ortodossi nella scienza economica debbano ora prendere la rivincita e contestare la bontà dei principî dei loro avversari?

È una questione di autoritarismo?

Ma che questione di autoritarismo ci potrebbe essere qui se si tratta di diminuire le funzioni della pubblica autorità?

Da coloro che oppugnano la legge si può vedere compromesso l'autoritarismo solo perchè nei punti franchi non si farà luogo alla registrazione delle merci? Ma le maggiori o minori ristrettezze doganali non sono in intimo rapporto colla scuola autoritaria.

Non è nemmeno questione di protezionismo come taluno ha sospettato.

Attaccando la legge si potrà dire che davvero si propugnano i principî di libertà?

Ma quali principî di libertà si vogliono difendere contro il progetto, se non si tratta qui di vincolare minimamente alcune delle funzioni economiche?

Nè i protezionisti si possono allarmare contro i difensori del progetto, avvegnachè per esso non si tratti del trionfo di alcun grande principio liberale: non si tratta nemmeno di diminuire le tariffe doganali, non si tratta neppure di cambiare un regolamento, ma si tratta solo di diminuire gli ostacoli all'industria commerciale di alcune città marittime d'Italia e segnatamente di Genova.

Ora, tranne la remozione di un ostacolo artificiale non profittevole ad alcuna legittima industria, nocivo principalmente al commercio internazionale ed indirettamente a tutta l'economia del paese, sterile, anzi indirettamente, pur nocivo per le finanze dello Stato, nel resto la legge in discussione non è destinata a più notevole effetto.

E per così poco non meritava essa davvero che si facesse, nel combatterla, tanto rumore.

Io credo dunque, che dal progetto dei depositi franchi possa bandirsi qualunque elevata questione di principio di ogni natura, e di sistema di ordine di finanza e di economia politica. Io credo che tutte le scuole possono benissimo intendersi e nessuna di esse rimarrà notevolmente vincitrice o soccombente, quando si approvi o respinga la legge presente. Potrà essersi caduto in un errore di pratica, ma non ci anderà di mezzo alcun principio. Non si tratta che di una legge di semplice applicazione interna: così i più fieri vincolisti e i più esagerati liberisti possono venire d'accordo nell'ammetterla, possono venire d'accordo nel respingerla, è una questione, non di generica economia applicata, ma di speciale economia nazionale, della quale le condizioni di fatto dell'industria è della posizione geografica del nostro paese valgono a determinarne precipuamente le modalità dello scioglimento.

Ad altri paesi in fatti possono essere sufficienti i depositi preceduti da registrazione e gli aiuti degli *hangars*; per noi, e in taluni punti, può essere indispensabile un deposito franco.

I confronti con altri paesi sono inutili, sono pericolosi. A che vale in fatto il tentativo di conformare i regolamenti doganali d'Italia a quelli della Francia o dell'Inghilterra, se le differenze sono

enormi per posizione geografica, per condizioni economiche, per difetto od abbondanza di capitali, di banchine, di macchine o facilitazioni per iscaricare e caricare le merci; se per i favori artificiali di alcuni porti come quello di Trieste e di Malta, se per tante altre differenze o cagioni sostanziali, ciò che nuoce a Genova, a Venezia o a Messina, non nuocerebbe ad altre contrade?

L'esempio di altri paesi che si trovano in condizione affatto diversa non vale a nulla per noi, nè può invocarsi a dimostrazione di più corretta scuola doganale od economica. Circo-scriviamo dunque la questione.

Noi ci troviamo in condizioni singolarmente diverse da quelle di altri paesi; e l'applicazione illuminata dell'espedito ond'è oggetto la legge in discussione, sebbene si riveli quale sorgente d'un miglioramento locale o relativo, si risolverà sempre in un miglioramento assoluto per l'Italia nostra.

Ci sarà per quell'applicazione, ci potrà essere un'offesa all'industria manifatturiera del paese? Ma codesta è cosa veramente inconcepibile, specialmente per chi propugna i principî di libero scambio! Quali interessi legittimi possono essere compromessi da uno stato di cose che con limitazioni sarà quello stesso, in più luoghi, durato per tanti anni? Quali interessi possono essere manomessi dal miglioramento delle condizioni di quel commercio che in genere nasce, si sviluppa, si alimenta col transito?

I depositi franchi non sarebbero un avanzo di istituzioni di franchigie o di privilegi, ma costituirebbero l'esenzione da alcuni ostacoli che non giovano al paese nè alle sue industrie.

I depositi franchi secondo i termini del progetto attuale si ammetterebbero per pochissime città marittime. La quistione del bene o del male, della giustizia o dell'utilità, è ridotta così ai menomi termini.

Nè dall'accoglienza del progetto può venirne offesa la giustizia.

I vicini non potranno mai dolersi del bene del vicino. Non si tratta di attirare al vicino, l'industria del vicino. Ciascun paese può migliorare la propria condizione; anzi nel maggiore progresso altrui trova sempre un indiretto beneficio proprio.

Ma, vi hanno da andare forse di mezzo i

paesi manifatturieri, o vi hanno da andare di mezzo i paesi agricoli?

Bisognerebbe credere, per temere tanto assurdo, che nell'attualità le industrie nazionali fossero puntellate dal sistema protettore, bisognerebbe ammettere che non avessero base nella natura delle forze e nell'attività del paese: il che non è menomamente ammissibile. I depositi franchi, del resto, lasciano intero il sistema doganale, nessuna cosa sarà ammessa in franchigia pel paese, nessuna subirà diminuzione di dazio.

Col più attivo commercio vi sarà aumento di scambi, di lavoro, di produzione, di reddito. Come si può giustificare dunque il temuto antagonismo tra l'interesse dell'industria commerciale marittima colle altre, o soltanto con l'industria manifatturiera, molto più se tutti riconosciamo che quest'industria è nata all'ombra della libertà, è nata all'ombra della eguaglianza?

Quali fatti perturbatori, del resto, verrebbero a compiersi mediante l'applicazione della proposta legge? Tutti gli ostacoli che saranno rimossi, non costituiranno un male per alcuna industria; mentre è indubitabile che saranno un bene per quelle in favore delle quali verranno rimossi. Ma tutti gli appunti contro la legge da me discorsi, e a combattere i quali io non potrei avere la volontà di proclamare la propria incompetenza, tutti tali appunti sono davvero insussistenti. Però ne rimangono ancora due possibilmente seri.

Quello del supposto danno delle finanze, e l'altro che mi parve forse d'ordine politico.

Intorno a quest'ultimo, le dichiarazioni dell'onor. Senatore Brioschi sono state molto esplicite, ed io, individualmente almeno, sono disposto ad aggiustarvi fede. Ma mi si permetta osservare: è essa tale l'importanza e la gravità del tema in discussione da stare in legittimo rapporto con tutto ciò che si andò compiendo nel Senato in ordine al progetto di legge?

Ma s'istituisca un confronto tra la Relazione dell'Ufficio Centrale, le difficoltà incontrate in Senato per discuterla, la lunghezza e serietà della discussione seguitane, i sintomi che precesserono e seguirono tutto ciò, con quello che è soluto avvenire rispetto a progetti per lo meno di eguale importanza, e si vedrà che qui veramente vi ha ad essere un *aliquid*, e questo

aliquid, non l'onor. Brioschi, ma l'onor. Lampertico e l'onor. Finali lo dissero in modo esplicito, che cioè essi temono della convenienza e dell'opportunità di accordare la fiducia per tanta competenza, per tante facoltà al potere esecutivo.

Senatore LAMPERTICO. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO. L'onor. Senatore Lampertico mi parve avesse detto in modo esplicito che egli trovava esorbitanti le facoltà che si domandavano con questo progetto di legge. Se egli realmente ha detto questo, io penso che non ci sia ragione di chiedere la parola per un fatto personale.

L'onor. Senatore Finali ripeté le stesse cose: ma parlando, l'onor. Finali sarebbe stato ragionevole di mettere in dubbio le facoltà per il Governo, ove si rifletta che il progetto di legge non è opera della presente Amministrazione? Una volta invece che esso è opera della iniziativa parlamentare, una volta che coloro i quali sottoscrissero il progetto mostravano di voler accordare la fiducia al Ministero, sotto il quale facevano la proposta, cioè sotto il Ministero appunto del quale faceva parte l'onor. Finali, non dovrebbe egli sollevare la questione dell'esorbitanza delle facoltà che chiederebbe l'attuale Amministrazione!

E se a tutto ciò si aggiunga che i miglioramenti apportati colla seconda Relazione alla Camera dei Deputati, sostanzialmente vengono a circoscrivere ancor più le facoltà da concedere al Governo, si vedrà benissimo che dalla presente Amministrazione a tutt'altro deve essersi mirato fuorchè al proposito di avere delle facoltà sconfiniate. E come si potrebbe fare rimprovero dai membri del passato Ministero al presente Gabinetto, di pretendere larghe facoltà, quando già si sa che in fatto di concessione di poteri, giammai da altri si mostrò peritanza a chiederli o a concederli? Qual paragone si può istituire fra le facoltà per i pochi depositi franchi, e i poteri di ben altra natura dalle passate Amministrazioni chiesti e ottenuti? Dal Parlamento, più volte per casi ben più gravi del presente, nè solamente in fatto di dogane e finanze, ma in fatto di lavori pubblici, e nello scorso anno in fatto di libertà personale nella famosa questione della sicurezza pubblica, si

chiesero e attribuirono poteri davvero esorbitanti, in faccia ai quali i depositi franchi, non chiesti pel presente Ministero, ma pel passato, per iniziativa parlamentare, davvero impallidiscono!

Rimane la questione di ordine economico. Ma intorno a questa, tutto ciò che è stato detto dall'onor. mio collega il Presidente del Consiglio, mi pare più che sufficiente al bisogno; onde mi fo un dovere di tacere.

Se non che noterò che parmi ci sia una grande esagerazione nel credere che si possa apportare il menomo danno alle finanze col'approvazione del progetto in discussione.

Un progetto, il quale non mira ad altro che a dare una facoltà, a conservare, a rimettere anzi con molta limitazione e con ogni guarentigia, un'istituzione, la quale fu riconosciuta innocua alle finanze; un progetto il quale attribuisce una somma di poteri per prevenire e regolare ogni immaginabile frode; un progetto il quale infine non mira che ad un esperimento nel tornaconto, nel vantaggio dell'industria commerciale e di tutta l'attività economica del paese, ma simigliante progetto come potrà ragionevolmente essere considerato sorgente di danni a tutto il sistema delle finanze? Come potrà essere considerato causa di perturbazione, di disquilibrio? Ove pur si concedesse che i depositi franchi possano dar luogo a qualche speciale maniera di contrabbando, avuto riguardo alla bassezza delle tariffe che lo rendono in generale sempre più oneroso, alla cessazione di altre maniere di contrabbando, appunto per le maggiori facilitazioni date al commercio, al maggiore reddito per gli accresciuti traffici, sussisterà ancora la serietà del temuto danno alla finanza?

Veramente, ridotta la questione a così povere proporzioni, dovrebbe abbandonarsi ogni ulteriore opposizione contro la legge.

Riepilogando le cose da me dette, io credo che il progetto in discussione dovrebbe raccogliere i voti del Senato, perchè non implica nessuna questione di principi; dovrebbe raccogliere i voti del Senato, perchè non implica nessuna possibilità di danno o perturbazione al sistema della legislazione doganale, sia che vadano interpretati gli atti e la condotta delle passate Amministrazioni, sia che vadano benestudiate e confrontate le leggi e i decreti ante-

cedenti. Il progetto di legge attuale non è altro che la integrazione e la sanzione per legge di quei divisamenti, di quei temperamenti che si credevano indispensabili dalla medesima passata Amministrazione, per sollevare e migliorare le condizioni dell'industria commerciale, e precisamente dal riguardo del transito, e in generale dal riguardo internazionale.

L'accettazione di questo progetto di legge implicherebbe un vantaggio, se non immediato, certo indiretto, alle finanze; giacchè o lo svolgimento della ricchezza economica, o lo svolgimento del commercio, o lo svolgimento anche delle manifatture e dell'agricoltura, sostanzialmente, se non sotto forma di dogana, non possono non averne un vantaggio.

Ad ogni modo, le asserzioni, colle quali si vorrebbe indebolire la forza di questo progetto di legge, della temuta diminuzione di reddito doganale, essendo completamente sprovvolute di qualunque giustificazione, non dovrebbero, a mio giudizio, arrestare il Senato dal dare il suo voto favorevole.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onor. Relatore per un fatto personale.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Dirò due sole parole. Non credo di aver detto nel mio discorso e nemmeno nella Relazione che io consideri come un privilegio l'applicazione di questo progetto di legge, perchè ciò è fuori affatto dalle mie idee. Nella mia Relazione avrò forse riportata l'opinione di altri.

MINISTRO DELLE FINANZE. Piccole cose.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Non posso poi comprendere come l'onorevole Ministro abbia considerato questo progetto di legge come una sanzione del decreto 1. agosto 1875. In questo decreto, che non ho sott'occhio, ma che ricordo perfettamente, si dice che la merce potrà essere trasportata e messa nei capannoni, senza registrazione, temporaneamente.

MINISTRO DELLE FINANZE. Momentaneamente.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. *Momentaneamente*, meno opportuna parola ancora.

Ora, cos'è il porto-franco? È un luogo cinto, un gran capannone, se volete, nel quale la merce può esser immessa per un tempo indefinito. Se momentaneamente e indefinitamente ponno assumersi come sinonimi, potrà allora il progetto attuale dirsi una traduzione in legge del decreto 1. agosto 1865.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1876

PRESIDENTE. Ha la parola il Senatore Lampertico per fatto personale.

Senatore LAMPERTICO. Io aveva domandato la parola fino dall'altro giorno, allorquando l'onorevole Ministro delle Finanze, Presidente del Consiglio, espresse con molto calore nobilissimi sensi, a cui mi sarei associato di gran cuore, comunque egli vi desse il carattere di protesta contro di me.

Egli dissè, che se una facoltà, la quale viene data dalla legge al potere esecutivo, fosse indebitamente esercitata, non mancherebbe in un paese libero l'opinione pubblica, non mancherebbero i rappresentanti della nazione di richiamare il potere esecutivo all'esercizio di quelle facoltà con quella discrezione che il Parlamento si riprometteva nell'affidare al Potere esecutivo l'esercizio di tale facoltà.

PRESIDENTE. Prego l'onor. Senatore Lampertico ad attenersi al fatto personale.

Senatore LAMPERTICO. Tutto ciò ha stretta relazione col fatto personale.

Ed io non sarei certamente l'ultimo ad oppormi, quando della fiducia con cui il Parlamento si è rimesso al Potere esecutivo, il Potere esecutivo abusasse.

Ma se l'opposizione si sa farla, non è meglio non trovarsi nella necessità di farla?

Non ci ha detto l'onor. Ministro che troppe di queste facoltà già ci sono nella nostra legislazione finanziaria; ma non è dessa una ragione per andare più cauti nell'aggiungerne una di più? Come può addursi le imperfezioni di una legislazione per farsi maggior coraggio a continuare in una via in cui si riconosce di essersi spinti già troppo?

Oggi, l'onor. Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, ha creduto di scorgere nelle mie parole un qualche sentimento di sfiducia e di diffidenza verso l'attuale Ministero, perchè è l'attuale Ministero che ci propone questo progetto di legge. Ma non è ad un Ministero piuttosto che a un altro che noi non vogliamo concedere queste facoltà: noi vogliamo negarle al Potere esecutivo, qualunque sieno le persone a cui nelle vicende dei Ministeri trovasi successivamente affidato. Noi non vogliamo a nessun Ministero concedere un arbitrio, che toglierebbe la certezza del diritto, e dove è tanta necessità di sicurezza, nel commercio e nell'industria.

A dir vero, sin dalle prime parole che io pronunciai nella discussione generale, (e spero che la lealtà di esse non possa esser messa in dubbio da alcuno dei miei Colleghi), ho detto, che la legge, per quanto importante, non mi sembrava che implicasse menomamente un giudizio su tutto l'indirizzo politico del Ministero, e nemmeno anche solo sul suo indirizzo economico.

Quando anzi il Ministro ha enunciato i suoi intendimenti per la rinnovazione dei trattati di commercio, comunque li enunciasse in modo generico, parvemi di potermi ripromettere, che da lui io non avrò a dissentire in quella solenne occasione.

Egli in fatto ha enunciato principi, a cui mi associo, ed ha promesso di procedere all'attuazione di essi con quel rispetto dei legittimi interessi e con quella saggezza pratica che è propria dell'uomo di Stato. Dove dunque avvi in campo una questione di fiducia?

Non solo a nome mio ma di molti miei Colleghi, che insieme con me daranno il voto contro il progetto di legge, dichiaro non dare noi in nessun modo alla nostra opposizione menomamente un significato politico. Ciò escludiamo nella maniera la più decisa e la più assoluta. Non ho anzi già dichiarato una profonda persuasione, che Ministro delle Finanze, e Presidente del Consiglio dei Ministri, il Depretis, saremmo certi della massima prudenza nell'esercizio di questa facoltà?

Ma se vuoi, o Signori, non parliamo di arbitrio: però sarà lecito parlare di incertezza.

(Rumori.)

PRESIDENTE. Prego l'onor. Senatore di essere più breve e di attenersi al fatto personale.

Senatore LAMPERTICO. Sarò brevissimo. (Parità) Sarà lecito, io dissi, parlare dell'incertezza, che questa legge introduce colle sue disposizioni, le quali hanno tanto di vago e indeterminato.

Or bene: il commercio e l'industria richiedono come condizione suprema di vitalità, certezza di legge, uniformità di applicazione.

Io credo di non essere uscito dal fatto personale: che avvi di maggiormente personale che chiarire i propri intendimenti?

Del resto, anche quando altri Ministeri trovavansi al Governo, con pari vivacità ho discusso importantissime leggi, ed ho vinto es-

senziali modificazioni alle proposte che ci erano fatte. A chi mai è venuto in mente di suscitare la questione politica?

Dopo approvata dalla Camera dei Deputati la legge, si è manifestato un fatto nuovo e gravissimo; i più rispettabili interessi si sono creduti lesi, ed hanno elevato vive voci di protesta.

Quale impressione, o Signori, farebbe nei commercianti e nei fabbricanti italiani l'udire, che il Senato, nel deliberare una legge eminentemente economica, non prendesse già consiglio da quegli interessi, di cui immediatamente si tratta, ma da non so quali altri intendimenti?

Ecco la dichiarazione la quale faccio non solamente a nome mio, ma anche a nome di molti altri Senatori che voteranno contro questo progetto di legge.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. (*Movimento d'attenzione.*) Dopo il discorso dell'onorevole Relatore, e dopo le dichiarazioni dell'onorevole Senatore Lampertico, il quale ha dato al suo fatto personale un'estensione molto larga, imperocchè egli ha parlato, non solo di sè ed a nome suo, ma di molti altri onorevoli Colleghi suoi, io prego il Senato di permettermi ancora alcune osservazioni. Io mi sforzerò di esser breve.

Restringendo adunque in poco le molte e gravi considerazioni dell'onorevole Senatore Brioschi, a me pare che le medesime si possano riassumere in questi diversi punti.

L'onorevole Senatore Brioschi, e con lui l'onorevole Senatore Lampertico, dichiararono essere loro intendimento di eliminare nel modo più esplicito ogni questione politica dal voto che sarà pronunziato su questo progetto di legge.

Un altro punto, già toccato da molti oratori, ma più magistralmente e più completamente dall'onorevole Relatore, consiste nell'accusa che si fa a questo progetto di legge, ed a chi lo sostiene, di recare alla nostra legislazione doganale una profonda perturbazione.

Un terzo punto finalmente riguarda il contrabbando, sul quale io mi aspettava le osservazioni dell'onorevole Senatore Brioschi, perchè quest'argomento, per quanto abbia avuto in questa discussione uno sfogo amplissimo alle

iperboli offensive adoperate contro la legge presentata dal Ministero, non poteva credersi esaurito dall'onorevole Senatore Brioschi; è un'arma di guerra che, adoperata come sa adoperarla l'onorevole Relatore, produce sempre un certo effetto.

L'onorevole Relatore non poteva certamente trascurare questa principalissima arma adoperata dagli oppositori.

Infine l'onorevole Senatore Brioschi non ha mancato di sostenere l'opportunità dei consigli che l'Ufficio Centrale ha dato al Ministero, e di censurare le sue discrete ripulse.

Toccherò brevissimamente questi diversi punti.

Comincerò dalla legislazione che si dice scompigliata dal progetto di legge.

Ho già notato ieri che la legislazione doganale è riassunta ancora adesso nella legge del 1862. Ivi troviamo i punti franchi: ivi troviamo i magazzini generali e tutti gli altri magazzini di deposito, che sotto forme e con norme diverse sono ancora autorizzati dalla nostra legislazione. Ne manca solamente uno di questi magazzini che è nato il 1. agosto 1875, intendo parlare dei capannoni; una specie di punto-franco, o di scala-franca in sedicesimo, se così piace all'onor. Senatore De Cesare.

Dopo questa legge del 1862, l'on. Brioschi ha citato la legge del 1865, che io non aveva dimenticata. In questa legge del 1865, io ho trovato qualche disposizione che mi pareva poco ponderata o poco prudente ed è l'abolizione del porto-franco di Genova e la sua conversione in un magazzino generale.

Ho detto che mi parve questo provvedimento poco prudente. Se questa è una parola troppo severa, che tale mi parve la giudicasse l'on. Senatore Brioschi, ebbene io ne accetterò una più mite perchè forse il linguaggio ha oltrepassato il pensiero, essendo lontana da me l'idea di criticare il mio onor. antecessore e meno ancora l'onor. Sella autore di quella legge; però nel fondo a me pare che le mie osservazioni fossero giuste.

Cosa dice la legge del 1865 relativamente al porto-franco di Genova?

Ecco le testuali disposizioni dell'articolo 12 di quella legge:

« Saranno soppresse al primo gennaio 1868 le franchigie doganali delle città di Ancona,

Livorno e Messina, vi saranno ordinati dei magazzini generali e cesseranno gli oncri speciali in esse vigenti a compenso delle mentovate franchigie.

» Il porto-franco di Genova sarà convertito in magazzino generale. »

Poi in un'altra alinea riformando la disposizione della legge del 1862 che pure aveva vigore almeno fino a quell'epoca, aggiunge:

« Apposita legge determinerà le discipline dei magazzini generali da istituirsi nel Regno. »

Cosa dice il legislatore con queste disposizioni di legge?

Il porto-franco di Genova sarà convertito in magazzino generale ma una nuova legge stabilirà le loro discipline. E quando questa legge sarà fatta, il magazzino di Genova diventerà magazzino generale, e siccome il porto-franco di Genova doveva convertirsi in magazzino generale al 1. gennaio 1868, bisognava che il legislatore prima di quell'epoca avesse stabilite le discipline secondo le quali i magazzini generali dovevano essere istituiti.

Nulla avvenne di tutto questo.

Venne la legge del 1867. L'onorevole Relatore crede che colla legge del 1867 siasi soddisfatto agli impegni assunti colla legge del 1865? Onor. Relatore, mi pare che osti a questa interpretazione la lettera troppo chiara della legge del 1867 che dice:

« La conversione del porto-franco di Genova in magazzino generale avrà luogo nel termine stabilito dalla legge che determinerà la disciplina dei magazzini generali da istituirsi nel Regno e le norme speciali per operare la detta conversione. »

Colla quale disposizione la conversione del porto-franco di Genova in un magazzino generale è rimandato a tempo indefinito, e il concetto del magazzino generale resta sempre indeterminato.

E perciò io dico che tutta quella parte della legge del 1867 che riguarda la convenzione col municipio di Genova è affatto estranea alla disposizione di cui parliamo.

Ma vuole un altro argomento l'onorevole Relatore? I magazzini generali furono finalmente istituiti quattro anni dopo, cioè colla legge del 1871.

Ora, cosa dice la legge del 1872 colla quale fu fissato il termine entro il quale il porto

franco di Genova sarebbe convertito in magazzino generale?

« Entro il termine di tre anni dalla promulgazione della presente legge, il porto franco di Genova sarà convertito in magazzino generale. »

E soggiunge:

« Il Governo del Re è autorizzato a determinare per decreto reale le norme speciali per operare simile conversione e dichiarare per tal fine espropriabili per causa di pubblica utilità i magazzini esistenti nel recinto del porto-franco. »

E qui si ripete che il porto-franco di Genova restava sempre a convertirsi in magazzino generale; ma comincia ad apparir manifesto che il legislatore non aveva ancora ben ponderato se ed in qual modo la conversione, ossia la trasformazione del porto-franco di Genova in un magazzino generale fosse attuabile, od anche possibile.

E parmi quindi d'aver con ragione affermato che i concetti manifestati colla legge 1865 non erano stati abbastanza ponderati.

E difatti, quando si venne all'atto pratico, quella stessa impossibilità che risultava dalla Relazione del Ministro che accompagnava la proposta di legge del 1867, proposta che fu poi cambiata dalla Commissione della Camera, fu confermata dal fatto. Non è stato possibile eseguire la legge cioè convertire il porto-franco di Genova in un magazzino generale.

Non sono per certo riuscito a persuadere l'onor. Relatore, ma le osservazioni e le accuse, se accuse si vogliono chiamare, da me indirizzate a chi presentò la legge del 1865, non mi paiono senza fondamento.

Ma, o Signori, io non ho bisogno che di richiamare a voi tutti, quali sono state le condizioni finanziarie di quell'anno.

Il legislatore, con zelo lodevole, ma che passò il segno, e rasantò quello zelo che un celebre diplomatico ha condannato, zelo che gli era forse imposto da gravissime circostanze, il legislatore fu indotto all'abolizione di una istituzione, che più mature riflessioni e di un ordine più elevato lo avrebbero consigliato a conservare.

Non è vero poi quello che fu affermato, essere cioè il porto franco spuntato come un fungo con questo progetto di legge che di-

scutiamo: del porto-franco di Genova fu stabilita la soppressione solamente con la legge del 1872; ma quando si videro e si calcolarono i danni della soppressione, immediatamente si destò, per iniziativa parlamentare, la idea d'impedire che il fatto fosse compiuto.

Io non parlerò, o Signori, della registrazione e delle molestie che arreca al commercio quando non si tratta che di un semplice deposito: ne dissi già abbastanza. L'onorevole Relatore però osserva che, in fin dei conti, le molestie che il commercio soffre per la registrazione non sono diverse da quelle che soffrono i contribuenti, per la tassa di ricchezza mobile.

A dire la verità questo argomento non mi soddisfa punto. Imperocchè, o Signori, i lamenti ed il malcontento che si sparge nel paese sono causati forse più che dall'entità dell'imposta, dalle eccessive formalità, dagli infiniti disturbi, che le nostre leggi sull'accertamento, la liquidazione e la riscossione delle imposte arrecano ai contribuenti.

Potrei citare fra le altre la testimonianza dell'onorevole Finali che ha con me cooperato per una semplificazione nell'accertamento della tassa di ricchezza mobile, e che poté convincersi che uno dei principali ostacoli per una riforma (che io credo sempre razionale, quantunque radicale), alla tassa fondiaria è appunto la molestia che il metodo di accertamento, e le inevitabili molestie, avrebbe arrecato ai contribuenti; molestie che hanno opposto e potrebbero opporre un ostacolo insormontabile ad una salutare riforma. Ed io penso che non è poco togliere di mezzo queste molestie, quando siamo sicuri che il rimuovere l'ostacolo non reca alcun danno alla finanza; cosicchè io credo che sia non solo un diritto ma un dovere del Governo di porgere questo aiuto al commercio.

Ora viene la più grande e la più grave questione, quella del contrabbando. Su questo punto l'onorevole Brioschi ha recato d'innanzi al Senato le molteplici arti ed astuzie colle quali il contrabbando viene esercitato.

Dopo la fiera opposizione a questo progetto di legge, era mio dovere d'interrogare il capo dell'amministrazione delle gabelle per sapere quanto vi era di vero e di serio nelle accuse che si facevano contro il progetto di legge, la principale delle quali fondata sui danni che

la finanza avrebbe potuto soffrirne pel contrabbando. Non ho mancato d'interrogarlo su questi nove casi che son registrati nella Relazione fatta alla Camera dei Deputati e su quanto ci venne esposto dall'onorevole Relatore.

Signori! La storia è questa.

Quando si discuteva negli Uffici o si doveva discutere nella Camera elettiva questo progetto di legge, il Ministero precedente incaricò un ispettore delle gabelle, il signor Gerli, di fargli un rapporto sui danni che potrebbero derivare alla finanza dal contrabbando che potesse esercitarsi nel porto-franco. Tutti questi casi sono stati esposti in questo rapporto, furono rilevati dall'onorevole Brioschi, e sono indicati nella Relazione parlamentare che tutti possediamo.

Io ho detto che la questione del contrabbando è stata messa avanti con una iperbolica amplificazione, perchè è l'argomento che apparisce più grave, quello che ci tocca più da vicino, il danno della finanza. Ma, sono veri i fatti? Sono constatati? Ci sono delle prove?

Io ho avuto sott'occhio molti documenti. Ebbene, mi permetta il Senato che io racconti proprio la storia come è avvenuta.

Quando nacque questa questione e questa opposizione nell'Ufficio Centrale del Senato, io ho interrogato il Direttore generale il quale mi affermò, ed io lo affermo al Senato, che di tutti questi fatti, di accertato non ce n'è che uno solo, ed è quello registrato al numero 7 della Relazione parlamentare. Tutti gli altri sono sospetti, presunzioni, dubbii, ipotesi, timori. Per modo che in 10 anni, non in 12, ma in 10 anni, una sola contravvenzione veramente constatata si è verificata nel porto-franco di Genova.

Ora, io domando che valore possono avere tutte queste induzioni, tutti questi sospetti che in fin dei conti non hanno nulla che sia certo, in faccia a questo fatto gravissimo, che in 10 anni non si è potuto accertare che un solo fatto vero di contrabbando nel porto-franco di Genova; e badate ancora al modo con cui si è verificato questo fatto: bisogna che io lo esponga al Senato, perchè, esponendo il modo in cui si è eseguito questo contrabbando, vengo a dimostrare quanto sia infondata l'opposizione che si fa a questo progetto di legge.

Le facilitazioni pel commercio sono un bisogno così assoluto dei tempi nostri che il

contrastarle e il ritardarle non riuscirebbe che a dover concedere più tardi facilitazioni maggiori.

Ecco dunque come è avvenuto il caso di contrabbando che fu accertato nel porto-franco di Genova.

Le strade ferrate non possono arrestare i convogli di merci alla frontiera. Guai a noi se, nelle stazioni di frontiera, volessimo fare le dichiarazioni, le registrazioni, le constatazioni e la liquidazione dei diritti doganali sulle merci trasportate sulla ferrovia e se volessimo applicare rigorosamente le norme comuni.

Invece voi vedete giungere un convoglio a Cormons, ad Ala, al Cenisio senz'altra accompagnatura che la lista consegnata dalla spedizione degli uffici della ferrovia al conduttore che è responsabile del convoglio. Dunque le merci sono indicate sulla lista secondo la tariffa ferroviaria; e siccome, o Signori, voi sapete tutti che le voci delle tariffe ferroviarie non hanno nulla a che fare con le voci delle tariffe doganali, così succede ogni giorno, e dè inevitabile, che entrino, da tutte le parti dello Stato, interi convogli di merci, che non hanno altra accompagnatura che la lista di recapito che la spedizione delle ferrovie consegna al conduttore del convoglio. Giunto al confine il conduttore riceve una semplice bolletta di accompagnamento, e con questa il convoglio va fino a Napoli, fino all'estrema Calabria, fermandosi molte volte per via, senza altra garanzia che i bolli di piombo posti agli sportelli. E basterebbe un accordo, o un mezzo qualunque, che togliesse, o mutasse questi bolli di piombo perchè il convoglio arrivasse a destinazione con le merci indicate dalla lista della strada ferrata, ma mutate per modo da essere sottoposte ad un dazio infinitamente minore. Ora, questo indica una cosa, o Signori, cioè che il commercio vuole la libertà, vuole le facilitazioni, reclama contro gli ostacoli, perchè per nessuno, come pei commercianti, il tempo è danaro.

Ora, veniamo al fatto.

Nel porto-franco di Genova si credette di usare la stessa facilitazione per un vagone che partiva per Milano le merci partirono piombate, ma senza la dichiarazione. Solamente giunte a Milano la frode si scoperse, ma questo fatto avvenne nel porto-franco di Genova

contro il regolamento, perchè, secondo il regolamento del porto-franco, le merci non godono delle facilitazioni che si fanno ai convogli che sulle ferrovie vengono dall'estero; dal porto-franco non può sortire nessuna merce se non è fatta la dichiarazione e conseguentemente la registrazione, cosicchè l'unico caso che si è verificato avvenne per un equivoco nell'applicare i regolamenti doganali.

E che questo argomento, che si desume dalla possibilità del contrabbando, non abbia un eccessivo valore, me lo dimostrano altri argomenti.

Io mi limiterò ad indicarne due: uno è quel gran caso che si fa delle miscele.

Si dice, le miscele dello zucchero di diverse qualità, cioè di diversi numeri, frodano il dazio. Ora, quivi è un errore perchè il danno maggiore derivava dalla differenza tra il peso lordo ed il peso netto cioè dal sistema delle tare; ma poi quanto alla miscela, o Signori, io vi dico che se non si farà nel porto-franco di Genova; si farà all'estero.

Ma poi, voi, o Signori, insistete tanto sul danno delle miscele e non mettete in accusa chi ha permesso che si facessero nei capannoni?

Dunque abbiamo ad ogni modo, su questo fatto delle miscele, molti complici, e possiamo accontentarci d'essere in buona compagnia.

(ilarità)

Io ho poi qui, sotto gli occhi, alcune tabelle statistiche desunte dalla pubblicazione ufficiale della Direzione generale delle gabelle dal 1872 in poi, e queste tabelle, o Signori, colle loro cifre eloquenti, ci porgono dei seri insegnamenti. Mi permetta il Senato che citi alcune cifre.

Io vedo che in generale il numero delle contravvenzioni è andato gradatamente diminuendo. Ma poi ci sono delle cifre molto significative. Sapete dove sono le cifre più grosse, e i danni più rilevanti a causa del contrabbando? Dove vi è un guadagno maggiore pel contrabbandiere. Ecco la quantità di sale sequestrata: 154,000 chilogrammi nel 1872, 97,000 nel 1873, 61,000 nel 1874, 264,000 nel 1875. Qui c'è un danno notevole.

Veniamo ad altre cifre: naturalmente, dopo il sale, viene il tabacco. Noi troviamo sequestrati 18,627 chilogrammi di tabacco in foglia

nel 1872, 18,216 chilogrammi nel 1873, 8761 nel 1874 e 8422 nel 1875.

Anche qui, come nel contrabbando del sale, i punti franchi sono fuor di causa. Noi vediamo qui una notevole diminuzione che rende buona testimonianza a favore degli impiegati doganali, i quali mi si permetta di dirlo, furono così severamente e così ingiustamente giudicate in questa discussione.

Procediamo avanti. Tabacco lavorato sequestrato 43,434 chilogrammi nel 1872, 22,627 nel 1873, 15,095 nel 1874, 22,761 nel 1875.

Ma di questi 22,861 chilogrammi sequestrati del 1875 con un aumento notevole sul 1874, mi pare possa darsi una spiegazione verosimile; abbiamo accresciuto il prezzo di alcune qualità di tabacco, e come naturale conseguenza è cresciuto il contrabbando.

Andiamo avanti: tabacchi in pianta. Non ne faccio gran conto; per la coltivazione c'è, nell'anno 1872, 453,000 piante, nel 1874, 200,000, e nel 1875, 268,000; anche qui si verifica pure lo stesso caso, perchè nel 1875 abbiamo cresciuto il prezzo del tabacco e il contrabbando seguita.

Vengono i generi coloniali; e questi benedetti dazi sui generi coloniali che, con quelli sui tessuti, devono essere la rovina delle finanze, a causa del contrabbando. Che cosa vediamo? Ebbene, ecco qua le cifre: 78,000 chilogrammi di coloniali sequestrati nel 1872, 98,000 nel 1873, 51,000 nel 1874, 47,000 nel 1875. Qui non c'è variazione di dazio, vi è decrescenza continua, lo stesso miglioramento si verifica, non c'è nessun fatto amministrativo od economico che viene a perturbare il miglioramento naturale, e questo continua.

Ora, vediamo un po' che cosa è questo danno della finanza; facciamo pure i conti nel senso più favorevole agli oppositori della legge; mettiamo che fra il massimo di 98,000 chilogrammi e il minimo di 47,000 si adotti una media di 70,000 chilogrammi, ossia 700 quintali di caffè, se volete 800, importati per contrabbando in tutta la linea doganale dello Stato.

Faccio dunque i computi larghissimi, a favore di chi crede che il contrabbando debba rovinare, per le sue enormi proporzioni, le finanze nostre. Or bene, questo dazio che perde lo Stato su 800 quintali di caffè frodato, sono 48,000 lire in tutto e per tutto, facendo i conti

nel medio più favorevole agli avversari della legge.

Ma supponete pure che questo non sia che una frazione, moltiplicatela per quel coefficiente che il Relatore crederà di applicarvi, e vedete un po' che quota percentuale rappresenta questa frode sui coloniali sopra 104 o 105 milioni di percezione di diritti!

Debbo poi fare ancora due altre osservazioni. Si è parlato delle condizioni economiche delle nostre guardie doganali, che veramente non sono delle più floride. Io farò quanto sarà in me per migliorarle, ma non bisogna poi neanche, a questo proposito, cadere in esagerazioni. Diamo un po' un'occhiata agli altri paesi. Sono forse queste guardie meglio pagate delle nostre? Niente affatto. Ed il contrabbando è minore forse di quel che sia da noi? Neanche questo si verifica. Non ci lasciamo indurre dunque a lanciare accuse cotanto severe contro gli impiegati e contro le nostre amministrazioni, ed a credere che le finanze saranno rovinate per alcuni magazzini franchi che verremo istituendo nelle nostre grandi città marittime.

L'onor. Relatore sa che sette sole delle nostre grandi città marittime ci danno, pei soli introiti dei dazi di confine, più di 54 milioni, e coi diritti marittimi quasi 57: i quali risultati devono dimostrare al Senato come meriti qualche compatimento il Ministro delle Finanze, se desidera provvedere ai bisogni e soddisfare ai desiderî di queste principali città italiane. Io potrei addurre ancora altre cifre, ma non lo ritengo più necessario. Non dimostriamoci dunque troppo severi nel giudicare del valore morale degli impiegati dello Stato, non arrischiemo con troppa sicurezza quello che pure venne in questa discussione affermato come un assioma, come una verità della quale non sia lecito dubitare, che cioè dai punti franchi debba venire la rovina delle finanze e dell'industria in grazia del contrabbando e d'una illecita concorrenza. No, Signori, questo non avverrà: le affermazioni degli avversari della legge sono vere esagerazioni.

L'onor. Relatore poi mi permetterà ch'io lasci dormire in pace i suoi consigli, dal momento che egli stesso non ne ha dato il buon esempio, ritirando il suo ordine del giorno; e invece mi permetterà di dire ancora una parola sulla natura dei punti franchi. Vi sono

delle verità che a mio avviso non si ripetono mai abbastanza. Io credo non solo che non si guasterebbe la nostra legislazione doganale facendo rivivere il porto-franco di Genova, che non è ancora ben morto, quantunque sia mal vivo, ed estendendo alle città marittime principali questo stesso beneficio (chiamatelo beneficio ed io accetterò la parola) che un privilegio certo non è, ma io dico che le finanze, l'industria e il commercio se ne avvantaggeranno insieme. Fra le città marittime, mi gioverà indicarne qualcuna, perchè è bene che il Senato conosca, anche nei particolari le ragioni che hanno mosso il Gabinetto attuale ad accettare e propugnare così decisamente questo progetto di legge.

La città di Palermo ha una dogana in pessime condizioni dove la vigilanza del Governo è quasi impossibile.

Ora, è nelle determinazioni del Governo, ed è uno stretto dovere di chi ha l'onore di parlarvi, per la difesa della finanza, di costruire un nuovo edificio per la dogana di Palermo in altra località e di tentare di unirvi i magazzini generali o un deposito franco.

Ora, quale sarà la conseguenza del rigetto della legge? Io non voglio ancora supporre il rigetto possibile: ma, dato questo caso, il Governo non potrebbe far nulla e naturalmente verrebbe a paralizzarsi ogni suo buon intendimento. Invece coll'aiuto di questa legge egli potrebbe compiere un divisamento che crede utile e necessario.

Potrei citare altri casi di altre città importanti.

Per esempio, in pochi anni il prodotto della dogana di Bari è raddoppiato. Il suo prodotto da un milione è salito a due milioni e anche in quest'ultimo quadrimestre ci dà buone speranze. E sarebbe il caso di concedere al commercio di Bari il deposito franco se venisse richiesto.

Così Ancona, così Livorno. Non parlo di Napoli, dove parmi si debba sentire veramente il bisogno di un deposito franco, che certo non verrebbe negato. Io non conosco la condizione dei magazzini generali di Napoli perchè non ho avuto il tempo di esaminare quest'affare speciale; ma l'on. Senatore De Cesare mi ammetterà che a Napoli, pel commercio e per opere

relative al commercio evvi ancora molto, ma molto da fare.

Senatore DE CESARE. Siamo d'accordo.

MINISTRO DELLE FINANZE. Ho piacere che almeno su questo punto siamo d'accordo.

Dunque la legge sui depositi franchi è una necessità del Governo.

Io non posso a meno, o Signori, di ritornare sopra un concetto che ho già svolto sull'importanza di questo come di qualsiasi altro provvedimento che valga a rendere più facile le operazioni ed i movimenti del commercio marittimo, e ad invitarlo a percorrere quella via che la geografia e la natura hanno segnata.

Ho detto ieri che noi non facciamo i punti franchi per il nostro commercio, ma pel commercio.

Ed è così. Questo deve essere il concetto della legge e non altro.

Ed io debbo dire che veramente chi considera e restringe il commercio e l'industria nei confini di una nazione, pare a me che non conosca i tempi. Ci sono delle leggi sopra nazionali, mondiali, che s'impongono alle leggi economiche. L'economia politica non dovrebbe più pigliare quest'aggettivo di politica, basterebbe che si chiamasse economia; questa sarebbe la sua più vera denominazione. Non bisogna restringere il concetto ed il senso dell'attuale provvedimento.

Aveva, o Signori, quello stesso carattere di quel benedetto articolo 4, sulla legge delle ferrovie, che pure ha incontrato tanta opposizione in questo stesso ramo del Parlamento e nell'altro.

Qui non posso a meno, signori Senatori, che manifestarvi un sentimento che provo di profondo rammarico.

Sedeva in mezzo a voi un uomo illustre, il quale ha reso grandissimi servizi al suo paese sui campi di battaglia e nell'arena parlamentare, un uomo che mi fu amico affezionatissimo.

Quando io ho veduto così vivamente combattuta da uomini autorevolissimi, e della cui amicizia privata io mi onoro, questo progetto di legge, io non ho potuto a meno, nel mio pensiero, di rimpiangere che non fosse ancora fra di voi, Nino Bixio e che a me mancasse il suo potente aiuto. Nino Bixio ha voluto chiudere la sua carriera gloriosa consa-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1876

crandosi al commercio marittimo, sempre a vantaggio della sua patria; egli mi avrebbe cordialmente difeso.

Ricordate, Signori, il suo grandioso concetto: Egli voleva portare un campionario delle produzioni italiane in tutte le parti del mondo.

Ora, che cosa altro è il deposito franco nel quale possono venire innanzi ai produttori e consumatori italiani le merci tutte di tutti gli altri paesi, senza imbarazzi di registrazione, senza incaglio di troppo severe formalità doganali, se non un campionario di produzioni estere che vengono a mettersi in mostra, a vantaggio dei consumatori, ad istruzione e ad emulazione dell'industria nazionale; che cosa altro può mai essere questo deposito franco così vivamente osteggiato?

Dopo queste spiegazioni nelle quali ho cercato di ben delineare un'ultima volta il concetto del Governo, che mi pare degno della considerazione del Senato, io debbo rivolgere alcune preghiere al Senato.

Io non ho bisogno di pregare il Senato a ricordare che questa legge, come lo disse l'onorevole Senatore Brioschi, è una legge di natura finanziaria.

Questa legge di natura finanziaria fu approvata a grande maggioranza nell'altro ramo del Parlamento. L'onorevole Senatore Brioschi non ha creduto che fosse una grande maggioranza quella ottenuta, di due terzi di voti. Onorevole Senatore Brioschi, temo che non siamo d'accordo nemmeno sopra il concetto costituzionale. Ci sono poche leggi che si votano ad unanimità.

Io desidero che prevalga nel voto delle leggi il concetto del partito politico che viene regolarmente al potere, e questo partito politico che viene regolarmente al potere, quando ottiene due terzi di voti per una sua proposta, ottiene un appoggio più sufficiente per governare autorevolmente il paese.

Le maggioranze troppo forti, onorevole Senatore Brioschi, diventano maggioranze prepotenti e sa il verso dell'Alfieri:

« Poter mal far, grande a mal fare invito... »

Io debbo pregare il Senato di ricordare che il Ministero ha dichiarato urgente e necessaria questa legge nell'interesse del paese.

Duole ora al Ministero di dover dichiarare che

questo progetto di legge è diventato una parte del suo programma. Non dirò che con questo la questione sia divenuta una questione politica nella mente degli oppositori, ma è tale per sua natura ed il Ministero non può riconoscere per suoi amici politici coloro che negano il loro voto a questo progetto di legge che il Ministero giudica necessario al buon andamento dell'amministrazione pubblica.

Il Ministero aspetta con fiducia il voto del Senato, e non prenderà consiglio che dagli interessi del paese.

PRESIDENTE. Si passa alla discussione degli articoli.

Art. 1.

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

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

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

Il primo che ha chiesto la parola sull'art. 1 è l'onorevole Ferraris, egli ha la parola.

Senatore FERRARIS. Onorevoli Colleghi! Io ho oggi più che mai bisogno della vostra indulgenza. Cercherò di conciliarmela sapendo che la brevità è un obbligo non solo, ma un mezzo per riuscire nell'intento.

Per vero, molte delle considerazioni che vennero esposte dall'onorevole Presidente del Consiglio dei Ministri, dopo le parole dette dall'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale, essendo rimaste senza risposta, potrebbero darmi il diritto o la occasione di svolgere ancora qualche argomento che si riferisce alla discussione generale. Ma, me ne terrò ben lontano, perchè, qualunque sia la ragione per cui l'onorevole Ministro ha creduto di entrare nuovamente in argomento, io mi avveggo che qualora trascendessi i limiti che mi sono assegnati dalla proposta di un'ag-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1876

giunta la quale non tende, a mio avviso, che a completare l'articolo 1 secondo i concetti medesimi che vennero espressi, non solo sarebbe in diritto di richiamarmi all'osservanza della convenienza, ma mi esporrei a rischio di pregiudicare forse la proposta che sto per fare.

Nell'articolo 1 si contiene il concetto principale della legge; e io mi propongo di dimostrare che qualora non si faccia una distinzione secondo i principii che nell'ultima parte del suo discorso vennero indicati dall'onorevole Ministro delle Finanze, l'opera riuscirebbe incompleta.

Io non vi dirò, o Signori, se voglio e intendendo propugnare il principio e il concetto principale che sta nell'articolo 1; ciò mi costringerebbe forse ad entrare in maggiori sviluppi di quelli ch'io voglio perfinare a me stesso. Io suppongo per il mio ragionamento che il concetto medesimo sia stato accettato o debba accettarsi. Ma, siccome l'onorevole Ministro ebbe ad indicarmi, che la questione dei così detti depositi franchi si riattacca alla questione dei magazzini generali; appunto perchè io ritengo che gli uni dagli altri non si possano scompagnare, voi non sarete per istupirvi se fra gli emendamenti che proporrò all'articolo 1, ci sia quello di aggiungere dopo le parole: *città marittime del Regno*, quelle: *e nei magazzini generali*.

Il nesso che vi è fra i depositi franchi ed i magazzini generali, vi sarà agevole il riscontrarlo, trascorrendo rapidissimamente sulle disposizioni legislative che vennero sancite in Italia dal 1860 in poi: dico rapidissimamente, perchè non mi farò a leggere testi di legge, nè a darvi altre indicazioni speciali, convinto come io sono che a voi, pratici ed esperti in questa, come in altre parti della legislazione, bastino i semplici cenni per riunire insieme il pensiero.

Non venne ancora ricordato, e io credo non solo opportuno, ma necessario ricordare, quale sia stata l'origine di quello che noi diciamo Regolamento generale dell'11 settembre 1862 e che in virtù della legge del 21 dicembre di quel medesimo anno venne tradotto in disposizione provvisoria.

Appena si riunivano le varie provincie d'Italia per formarne il Regno, che già si riconosceva la necessità di riordinare le discipline

doganali. Primo fu il Decreto regio del 12 settembre 1860: vi succedeva poi l'altro regio Decreto del 29 ottobre 1861.

In quel Decreto si contengono appunto le discipline riassunte ed applicate a tutte le provincie del Regno in virtù delle annessioni che allora si erano proclamate. Ampliato questo, si veniva all'11 settembre 1862 e in quella circostanza si consacrarono nelle discipline doganali due principii che per la prima volta prendevano radici nella nostra legislazione.

Nell'articolo 35 della legge si stabiliva l'istituto dei magazzini generali e si stabilivano sopra tutto come un istituto doganale, di cui sarà acconcio tenerne parola, e nell'art. 93 si dichiaravano fin d'allora abolite le città franche; e noi abbiamo il torto di non aver mai saputo dimenticare quale sia la differenza tra città franca, porto franco e punto franco.

Si sono abolite adunque le città franche, perchè costituivano un privilegio di esenzioni, di tributi assolutamente incompatibili coll'articolo 82 dello Statuto, e fin d'allora, notate bene, siccome non si trattava di determinare le disposizioni esattamente, si considerava la possibilità di correggere con nuove discipline il porto-franco di Genova.

Succedettero di poi le disposizioni delle quali non è necessario far richiamo, poichè già le rammentò l'onor. signor Ministro.

Si trattava adunque di continuare l'istituto dei magazzini generali, i quali debbono esser considerati sotto due punti di vista, poichè servono a due uffici distinti.

Il primo ufficio essenzialmente è quello di depositi franchi doganali, e questa è la ragione per cui trovarono il primo loro fondamento nell'articolo 35 della legge doganale; vi è il secondo ufficio, che è quello di potervi imballare le merci che vi si trovano depositate, questione codesta che, appartenendo più alla materia doganale che alla materia civile, sia perchè modifica le norme sui pegni, sia per le facilità che si debbono introdurre per la vendita dei pegni, richiede speciali discipline. Ma in allora procedevano di pari passo le disposizioni legislative riguardanti i magazzini generali, e quelle riguardanti la materia doganale, e non solo procedevano di pari passo, ma si procedeva con un nesso assolutamente dichiarato.

Non è necessario dimostrarvi diffusamente, ma vi ricorderò solo che la materia dei magazzini generali era oggetto di successive proposte di legge nel 1859, nel 1860, nel 1867 e finalmente nel 1870, e che vennero tradotte in legge il 3 luglio 1871, seguita poi da regio decreto del 4 maggio 1873. Ma mentre da questa parte si procedeva per l'ordinamento dei magazzini generali, in questo frattempo venivano sancite le leggi che già vennero ricordate dell'11 maggio e 28 dicembre 1867 e finalmente del 19 aprile 1872; nelle quali leggi si veniva precisamente a stabilire il principio che nessuna franchigia, nessun privilegio si dovesse concedere in materia doganale, ma che si dovessero anche i porti-franchi, che si erano conservati provvisoriamente nel 1862, sempre trasformare in magazzini generali.

Ora io credo non si possa disgregare l'una istituzione dall'altra, e che (questo è il problema, la proposizione che intendo di svolgervi e di appoggiare) voi non potete nè disciplinare, nè amministrare, nè favorire, nè regolare il modo, l'andamento e l'esistenza di quello che voi chiamate *deposito franco*, senza che estendiate le medesime disposizioni ai magazzini generali. E perchè questa mia proposizione comincia ad aver radice nelle vicende cui fu sottoposta questa legge, vi piaccia di brevemente meco ricordarle.

Al 16 maggio 1875, una proposta di iniziativa della Camera dei Deputati, che portava la firma di 122 dei suoi membri, proponeva, notate bene, l'istituzione di depositi franchi nelle principali città marittime. A questa proposta, come vi diceva testè, erano sottoscritti 122 Deputati, ma vi sarà forse cagione di meraviglia, quando ricordate che, malgrado i pericoli, gli inconvenienti, il danno, che erano minacciati dal veder morire quella istituzione che si trattava di far rivivere, il nome dell'attuale Presidente del Consiglio che pur teneva in quella Assemblée un'altissima posizione, non vi si leggeva che al numero 69; cosicchè noi dobbiamo arguire, per lo zelo con cui egli ha sempre sostenuti e promossi tutti gli interessi del paese, che, se vi fosse stata quella così grave minaccia e quei così gravi inconvenienti, se vi fossero stati per contro da ottenere quei vantaggi di cui si fece molto ragionamento in questa discussione, egli non si sarebbe trovato, in

certo modo, rimorchiato dai 68 altri suoi Colleghi.

Ed a questo riguardo non potrà a meno di fare qualche impressione nell'animo vostro il vedere come, e quale e quanta importanza ci annetta l'onorevole Presidente del Consiglio dei Ministri, e come il suo egregio collega l'onorevole Ministro dell'Agricoltura, Industria e Commercio abbia cercato di rimpicciolire la quistione, presentandola come una legge di poca o nessuna conseguenza.

Checchè ne sia, io non ne voglio arguire nè della bontà delle disposizioni, nè che le medesime non sian meritevoli di approvazione, e nemmeno prendere nota degli errori in cui si sia potuto cadere.

E non mi valgo di questo argomento perchè, e lo dico schiettamente, se io mi debbo meco stesso congratulare, si è nel rammentare la moderazione con la quale l'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale ebbe a riassumere la quistione, e quindi a distruggere o paralizzare o diminuire l'effetto che nell'animo mio ha potuto fare l'esagerazione, mi sia concessa l'espressione, in cui si cadde tanto da chi oppugnò, quanto da chi propugnò questo progetto di legge, esagerazione che sarebbemi assai facile il dimostrare, quando non mi volessi rattenere in quei giusti confini che mi son prefisso, e che del resto sono negli obblighi miei. Egli è dunque certo che non altrimenti voi potete ora cambiare, modificare od adottare una qualsiasi disposizione che riguardi i depositi franchi, se non estendendola eziandio ai magazzini generali.

E che la cosa debba essere in cotesti termini, ve lo dimostra anche il fatto che la prima Commissione della Camera dei Deputati nella sua Relazione del 2 giugno 1865 aveva appunto riformato la proposta estendendo la facoltà dell'istituzione dei depositi franchi a tutte le città del Regno, senza fare distinzione tra città marittime e città interne. Ed è anche una cosa degnissima di essere notata perchè si fece parola delle discussioni che ebbero luogo nell'altro ramo del Parlamento e se ne fece parola in modo che io non posso assolutamente approvare.

Ed è a ricordarsi che al 27 maggio la Commissione presentava sotto il nome di appendice di Relazione un progetto del tutto diverso, e

che questo progetto presentato nella seduta del 27 maggio veniva discusso nelle due brevi sedute del 2 e del 3 giugno successivo; di maniera che non avete a meravigliarvi che un solo oratore sia sceso nell'arena per dimostrare il pericolo a cui potevano essere trascinate le finanze della nazione da quel progetto di legge, e invece sorgere in coro tutti coloro che avevano creduto di portare il loro suffragio favorevole a quella legge.

Ebbene, è a proposito di questa legge, comunque circondata da quella autorità e da quel prestigio che hanno le deliberazioni dell'altro ramo del Parlamento, egli è a proposito di questa legge che si vorrebbe quasi in certo modo derogare a quel diritto che non solo per prerogativa dello Statuto, ma per obbligo nostro noi dobbiamo esercitare nell'esaminare la bontà delle leggi che ci vengono sottoposte, senza guardare al modo in cui abbiano potuto essere prodotte o promosse.

Se dunque in questa memorabile discussione il Senato entrò in tali particolari, se esaminò i principî, se li ridusse a quel severo cimento che è opportuno per una legge così importante, non solo non sarebbe meritata quella specie di censura con cui si vuol colpire coloro che colla loro opposizione potrebbero mettere in conflitto il Senato colla Camera dei Deputati, ma si dovrebbe anzi rendere omaggio al nostro coraggio, e alla nostra coscienza, con cui noi ci regoliamo, senza aver riguardo alcuno all'esame intrinseco della legge; e di essere stati mossi da questi sentimenti, spero di avervene data la prova.

Dunque è certo che questi due istituti di depositi franchi, quali essi siano, debbono procedere di pari passo.

Per quale ragione voi volete disgregarli, per qual ragione non venite a quel medesimo concetto che era stato maturamente studiato e che sta nella legge 2. gennaio 1875?

Forse che vi sono possenti ragioni o sussistono i due fatti, che vennero citati come quelli che fornissero spiegazioni del mutamento?

No. I due fatti sono:

Il decreto 1 agosto 1875, e il voto emesso in novembre di quel medesimo anno dal Congresso delle Camere di commercio.

Ora, se parliamo del decreto del 1 agosto 1875, esso non viene nè punto nè poco ad intro-

durre quelle facilitazioni, quei vantaggi che costituiscono il deposito franco, ma avrebbe solo autorità quello che la legge 3 luglio 1871 con un'interpretazione rigorosa avrebbe potuto vietare ai magazzini generali.

In quanto al Congresso, il quesito posto a quelle adunanze non era già sui punti franchi; nacque questione a questo riguardo incidentalmente.

Ora, il voto di questo Congresso fu nel senso che ho avuto l'onore di esprimervi, di maniera che se quel Congresso potesse esercitare una qualche influenza, quest'influenza sarebbe incominciata nel senso di estendere ai magazzini generali le facoltà che stanno indicate e che si vorrebbero introdurre per i depositi franchi. Quali sono le difficoltà che pongono ostacolo a siffatta unificazione?

Intendiamoci bene, e a questo riguardo spero che l'onorevole Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, vorrà dare le opportune spiegazioni.

La legge del 3 luglio 1871 ha qualificato quell'istituto dei magazzini generali, ma ricordate il perchè?

Perchè esistono in contrapposto dei magazzini privati.

Nell'istituto dei magazzini generali, realmente interpretati secondo la loro origine, non vi dovrebbero essere che dei capannoni in cui le merci si custodissero, ma senza nessuna separazione tra l'uno e l'altro.

Ora, negli articoli 6 e 7 della legge 3 luglio 1871 stanno disposizioni, nelle quali si sarebbe interdetta la separazione dei magazzini privati.

Ma per qual ragione vi stava questa disposizione? Perchè, siccome la legge aveva soprattutto per iscopo di garantire la sincerità e la fede dei depositi, era precisamente necessario che ciascun proprietario rinunziasse alla specialità della disponibilità del suo magazzino per poter mettere tutto sotto la fede, sotto la sorveglianza dell'istituto. Ebbene, che cosa ha fatto il Ministero col reale decreto del 1° agosto 1875?

Non sono io che mi lagnerò della possibile trasmodazione oltre i limiti della legge, per venire a vedere se il regio decreto non abbia forse in qualche parte introdotte delle facilitazioni che non si ritrovassero assolutamente conciliabili col disposto della legge. Io l'ho

accettato, perchè non è mio pensiero di rivo-
care in dubbio la perfetta legalità di questo
decreto, perchè, quando è stato accettato da chi
amministra i magazzini generali, tutte le dif-
ficoltà scompaiono. Ma non basta ancora per la
parificazione; bisogna che le merci giungano
dall'esterno sino ai magazzini generali, come
giungono ai depositi franchi; ed a questo ri-
guardo l'onorevole Ministro di Agricoltura e
Commercio, sotto il quale furono pubblicate
le tabelle del movimento commerciale, ricor-
derà che nel 1875 si riscontrano le seguenti
cifre: il transito fu per 1428 milioni; il consumo
interno fu di 1305 milioni.

Ebbene, giacchè si parla di inesorabile geo-
grafia, io vi ricorderò che se la natura diede
così lunga linea di coste marittime all'Italia, le
diede pure dei varchi importantissimi.

Ora, risulta appunto da questa tabella che
metà di questo servizio di transito passò per
le città marittime, metà per le città interne.
Dunque se l'onor. Presidente del Consiglio dei
Ministri credeva quasi di sentire il dovere di
compiere una separazione, di fare una deroga alla
navigation act dell'Inghilterra, se questa fu la
sollecitudine sua per mantenere, per promuo-
vere il commercio marittimo, non ci sarà nes-
suno che non gliene dia larga lode, ma non
bisogna dimenticare l'importanza dei tran-
siti che si fanno per le vie interne e per quelle
regioni, e che per conseguenza debbono essere
rappresentate da quegli istituti che sono i ma-
gazzini generali.

Dunque, non solo le disposizioni della legge
che vi ho analizzata, non solo le disposizioni
speciali che riguardano il porto-franco di Ge-
nova, ma anche le ragioni che vengono fatte
valere in questo recinto per l'approvazione di
questa legge, vi dimostrano che non può, e
non si potrebbe senza ingiustizia respingere
dall'applicazione degli stessi vantaggi, degli
stessi favori, delle stesse facilitazioni anche i
magazzini generali.

Non voglio entrare a questo riguardo in que-
stioni di contrabbando; io non mi curo del caso
di coloro che amareggiano con quella Danae
che si chiama la dogana, come non sarei così
ingenuo da credere che quella Danae non abbia
appetiti; d'altronde io credo che data una legge
di finanza, non vi sarà possibilità che di un Mi-
nistro delle Finanze, e un Ministro soprattutto

così esperto, come è quello avanti a cui io mi
trovo in questo momento, giunga a credere in
buona fede che non vi sia contrabbando.

Egli avrà, e dovrà avere tutta la fiducia, nè
io sarò per ritogliercela o attenuarla, nella per-
sonale probità de' suoi agenti, ma insomma è
impossibile: *homo sum, nihil humani a me
alienum puto*. Dunque se vi è la possibilità del
contrabbando, mi basta che vi sia questa pos-
sibilità, come mi basta che vi sia un danno
all'industria perchè il Governo vi debba pen-
sare. Io ricorderò all'onorevole Ministro delle
Finanze, giacchè egli è in debito di saperlo, il
fatto che succedette in una città del Veneto.
Le finanze avevano convenuto con una città
per l'impianto di un magazzino generale; e si
era interdetto di stabilire delle sezioni dogana-
li; ciò non pertanto il Ministero ha creduto
all'ombra di un regio decreto di poter istituire
una sezione doganale. Quel Municipio trasse
il Ministero avanti ai Tribunali. I Tribunali die-
dero ragione al Municipio ed il Ministero do-
vette cedere. Ma vi è un fatto che io ritengo
per certo, finchè non mi venga contraddetto
espressemente dall'onor. Ministro. Il fatto è
questo che, quella sezione doganale, quando
fu unicamente in mano degli agenti (io non
voglio implicare nessuno, racconto un fatto),
quella sezione doganale diede minori proventi
di quelli che si fossero avuti negli anni pre-
cedenti.

Con questo fatto venne allora dimostrato con
una palpabile evidenza, con esempio pratico,
che nei magazzini generali si può avere mag-
gior sorveglianza, che non potreste aspettarvi
dall'azione degli agenti doganali. Ripeto che
non voglio incriminare nessuno, cito il fatto
qual'è per dimostrare colla esperienza come sia
importante rendere oculata e diligente la pub-
blica amministrazione. Ma, a questo riguardo,
io non lo posso neanche dimenticare, allora
quando la finanza deva unicamente affidarsi a
quelle cautele che siano determinate per mezzo
di discipline prestabilite, io domando all'onor.
signor Ministro delle Finanze.....

Desidererei che l'onor. Ministro delle Finanze
si degnasse ascoltarmi.

MINISTRO DELLE FINANZE. Scusi; era l'onorevole
Relatore che mi tratteneva. (*ilarità*)

Senatore FERRARIS. Domando come possa con-
cepire quel sacro orrore che ebbe a dichiarare

per le misure vessatorie, quello slancio di sentimento che gli fece ritenere possibile prendere denaro dai contribuenti senza farli strillare, problema molto difficile e della cui attuazione io sarei troppo lieto testimonia, quando si potesse verificare; ma egli nei suoi discorsi, trattò dell'argomento per maggiormente sollecitare, per spingere gli animi, di coloro che esitassero. Che cosa vi diceva? Non dubitate, faremo dei regolamenti così severi, così assoluti che non vi sarà misura preventiva che non metteremo in *argomento* per evitare ogni frode e irregolarità.

Ma, allora che ne avverrà, o Signori? ne avverrà, che si griderà come aquile ferite, che si dirà che il commercio resta inceppato ad ogni momento. Quindi voi non avrete che un'alternativa: o mantenere quelle vostre disposizioni così rigide così severe che vi provocheranno le lagnanze della stampa locale e che troveranno un'eco anche in Parlamento, o abbandonarle. Questo è un problema molto difficile. Problema che io vorrei antivenire anche con una modificazione, con un emendamento al primo alinea di questo articolo primo.

Il primo alinea dell'articolo primo dice, che si dovranno adottare sufficienti garanzie contro ogni possibile frode.

Veramente considerando la cosa filologicamente, ma con quella filologia che tiene alla logica, mi sembra che sarà difficile mettere insieme questi due termini di una garanzia piena, sufficiente contro ogni possibile frode. Invece il concetto vero e giusto sarebbe cote-sto: le garanzie devono essere complete.

Ma debbo ancora fare una avvertenza che avrei voluto esprimere fino dal principio. Se ho a spiegare le impressioni che mi fecero le ultime parole dell'on. Presidente del Consiglio, mi sembra che quanto si andava buccinando non sia precisamente fuori del vero, che cioè si desiderava non solo un'accoglienza favorevole al principio che informa la legge; ma che si voleva la legge tale e quale, in modo che non avesse a subire un altro cimento di discussione legislativa. Se questo fosse vero, io non potrei sottoscrivere nè a questo intento, nè a qualunque altro che vi servisse di base. In allora dovrei disperare dell'esito degli emendamenti che ho avuto l'onore di proporvi. Ma io confido troppo sulla giustizia, sulla pru-

denza dell'on. Presidente del Consiglio, il quale, quando vegga accettato il principio della legge, il che vedremo in seguito, in allora non sarà mai per respingere quelle modificazioni che rendano il concetto più sicuro, più giusto, e più attuabile.

E a questo riguardo prevengo fin d'ora una difficoltà, faccio cioè una osservazione. Vi sono delle urgenze; queste urgenze potrebbero soffrire qualche detrimento nel caso in cui la legge non venisse approvata tale e quale. Provvederemo.

No, o Signori; se le leggi fanno talvolta delle promesse che non possono mantenere, e se è salva sempre la probità politica e personale dei Ministeri che accolgono degli ordini del giorno, o delle altre dichiarazioni, io dovrei essere troppo lieto di trovare almeno questa lontana approvazione; ma trattandosi di interessi così gravi che verrebbero lesi anche dal solo ritardo, non mi saprei acconciare nemmeno a questa dichiarazione. E questo lo dichiaro anche perchè (ed è una osservazione che forse chiuderà meglio di qualunque perorazione il mio discorso) in materia di commercio, in materia di avviamento tanto di piazze commerciali, come di opifici ed altra cosa qualsiasi, voi sapete che non vi è materia più gelosa, e che, pigliato un avviamento, è difficile poterlo modificare in modo alcuno, poterlo ridurre in condizioni sopportabili.

Ebbene, quando venissero ad impiantarsi istituti, i quali avessero solo la loro radice in alcuna delle principali città marittime, il rimedio verrebbe troppo tardi; mi pare che l'onorevole Ministro delle Finanze lo abbia egli medesimo dichiarato nelle varie citazioni latine di cui ingemmò il suo discorso, ma qui è il vero caso di dire: *Sero medicina paratur*.

Allorquando saranno stabiliti gli avviamenti in quei centri nei quali il privilegio del porto franco verrà concesso, sarà impossibile con nuove disposizioni ristabilire l'equilibrio.

Ho adunque avuto l'onore di far passare al seggio della Presidenza i seguenti emendamenti, i quali consisterebbero nell'aggiungere dopo le parole: *principali città marittime del Regno*, quelle: *e nei magazzini generali*, e nel modificare l'alinea in cui si dice: *presentano sufficiente garanzia contro le possibili frodi*,

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1876

dicendo: *presentano tutte le garanzie contro le frodi.*

PRESIDENTE. La parola è al Senatore Pepoli.

Senatore PEPOLI G. Dopo le dichiarazioni così esplicite dell'onor. Presidente del Consiglio, dichiaro che rinunzio alla parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Io risponderò brevemente all'onorevole Senatore Ferraris, il quale mi ha indirizzato alcune interrogazioni.

Debbo premettere che non mi ricordo di aver esternato un orrore così profondo verso i Regolamenti daziari, e le molestie che ne conseguono: dico solo che, nell'interesse delle Finanze bisogna diminuire quei disturbi quando o si possa senza danno della finanza stessa. Si sa che nessuno paga volentieri, è una vecchia massima; si sa che la finanza per sua garanzia e sua difesa ha bisogno di norme, di leggi, di regolamenti; un Ministro delle Finanze che dimostrasse il sacro orrore accennato dall'onorevole Ferraris dimostrerebbe troppa semplicità per rimanere al suo posto e presentarsi al Parlamento.

L'onorevole Ferraris ha criticato alcune parti dell'articolo 1; era già stata fatta questa critica precedentemente. Non parvero appropriate le parole che parlano di ogni possibile frode. Io non credo che occorra entrare in una questione filologica; l'ho già dichiarato ieri e lo ripeto quest'oggi.

La legge consiste tutta negli articoli 2 e 3; le disposizioni dei quali danno al Ministero molta e forse troppo libertà d'azione e che per ciò non potrebbero essere consentiti da tutti coloro i quali non credono all'abilità, alla fermezza, alla dottrina del Ministro, insomma a quel complesso di qualità che gli sono necessarie per ottenere la fiducia del Parlamento.

Ora, riguardo all'articolo 1, l'onorevole Ferraris mi ha domandato se intendeva che il progetto di legge in discussione fosse votato tale e quale dal Senato. Ma mi permetta l'onorevole Ferraris, io ho presentato al Senato il progetto, ho chiesto che lo discuta; è mio dovere di tener conto della discussione, come mi permetterà che io dichiaro che credo che il progetto non ha bisogno di essere modificato; tuttavia quando questa necessità mi venisse dimostrata io mi arrenderei, pur dimostrando

le conseguenze cui si andrebbe incontro con quelle modificazioni, e quale danno ne verrebbe alla cosa pubblica.

Io dichiaro pertanto che non accetto le modificazioni proposte all'articolo 1 dall'onorevole Ferraris. Egli vuole una modificazione *hic et nunc* all'attuale progetto di legge, ed io non vi posso consentire.

Onorevole Senatore Ferraris, ella dovrebbe aver già indovinata la mia risposta dai discorsi che in questa discussione ho fatto al Senato. Ho detto che questo provvedimento serve principalmente a favorire il commercio marittimo e le città marittime, e come potrei oggi consentire, così all'improvviso, senza previo esame, senza avere il tempo di riflettervi sopra, ad accettare una estensione di questo progetto che, appunto per non compromettere, secondo me, troppo la mia responsabilità, non ho potuto accettare nell'altro ramo del Parlamento? Per conseguenza senza aggiungere altre parole, che crederei inutili, mi spiace di dover dichiarare all'onorevole Ferraris che se egli si contenta della dichiarazione che gli faccio, a nome del Governo, delle sue intenzioni di esaminare se, e dentro quali limiti, una disposizione simile ai punti franchi, possa essere applicata ai magazzini generali, come pure della dichiarazione, che io non esito a fare, perchè l'ho già fatta nell'altro ramo del Parlamento, che cioè sono disposto, ed assumo anzi formalmente l'impegno, di esaminare tutta quanta la legislazione sui magazzini generali, e di vedere di quali correzioni abbia bisogno, di quali miglioramenti sia suscettibile, fin qui arrivo; più in là, onorevole Ferraris mi spiace molto, ma non posso aderire alla sua proposta.

Senatore FERRARIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il Senatore Ferraris ha la parola.

Senatore FERRARIS. L'onorevole Presidente del Consiglio ha creduto di potersi liberare dalla mia proposta col dire che egli crede vi sia qualche cosa che merita di essere studiato, ma che egli non può studiare lì su due piedi.

Veramente mi sembra che la materia, sebbene presenti qualche difficoltà, non lo nego, pure non richiede nè lunghe elucubrazioni, nè difficoltà di studio, e tanto più io sto in questa opinione dal momento in cui veggo che in soli tre giorni egli accettò le modificazioni così importanti che ho avuto l'onore di accennare, per

le quali invece di applicare i depositi franchi a qualunque punto del Regno li ridusse alle sole città marittime.

Del resto.....

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

Senatore FERRARIS. Del resto, a me non ispetta di controllare, nè di verificare, nè di scandagliare le ragioni dell'onor. Ministro: se si trattasse d'interessi personali, lo dico francamente, io sarei per accettare le sue dichiarazioni, perchè so che da uomo a uomo egli non verrebbe al certo a mancare; ma quando io credo di rappresentare diritti ed interessi, i quali verrebbero a trovarsi irrevocabilmente lesi anche dal solo ritardo, in allora mi rincresce, di non poterle accettare; perchè quando potessi avere anche il più lontano sospetto di nuocere o di pregiudicare questi diritti, io non potrei mai acconciarmi a vederli periclitare, a vederli compromessi da un ritardo o da una promessa di studio, la quale potrebbe ridursi tanto ad accogliere che a respingere.

PRESIDENTE. Ritira il Senatore Ferraris i suoi emendamenti?

Senatore FERRARIS. No, li mantengo.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onor. Presidente del Consiglio, Ministro delle Finanze.

MINISTRO DELLE FINANZE. Io non ho bisogno di dire che non posso accettare la proposta dell'onor. Senatore Ferraris.

Siccome poi parmi che il medesimo abbia detto che io mi sono mostrato disposto ad estendere alle città interne la proposta che si limita alle sole città marittime, io dirò che davanti alla Camera dei Deputati furono presentati due progetti di legge; che nell'uno si parla delle principali città marittime, ed al medesimo stanno sottoscritti 122 Deputati, fra i quali io pure. Se non che, a lato di questo progetto ne figura pure un altro, nel quale non si parla punto delle sole città marittime, ma vien detto che il Ministero dovrà concedere i punti franchi a tutte le città che ne faranno domanda. Io ho messo il mio nome al primo progetto, ma non ho data la mia adesione al secondo. Quando poi fui chiamato al Ministero, ho esaminato la proposta della Commissione della Camera dei Deputati in riguardo al secondo progetto, ed ho recisamente dichiarato che io non poteva prestarvi il mio assenso. Il primo poi, come ho detto, l'ho ac-

cettato, trasformato nel modo che sta adesso davanti al Senato. Questa, e non altra, è la storia circa la mia adesione a questo progetto di legge.

Come dunque dovrei adesso mutare improvvisamente la mia determinazione circa l'estensione del punto franco, non solo alle città principali marittime, ma anche alle città che non stanno sul mare?

Io credo che il Senato troverà ragionevole il mio rifiuto, e per conseguenza la mia ripulsa alla proposta dell'onor. Senatore Ferraris.

Senatore FERRARIS. Domando la parola per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore FERRARIS. La divisione è di diritto. L'articolo primo ha, e forma il suo concetto nella sua prima parte, nella quale è detto che il Governo del Re può concedere depositi franchi nelle principali città marittime del Regno. Questo è il vero concetto; questo deve essere votato separatamente. La divisione, ripeto, è di diritto, e credo che basti il proporla perchè sia immediatamente dal Senato accolta. Quando dunque sia votata questa prima parte, in allora verrà in acconcio di vedere se io receda, o intenda di pregare l'onorevole Presidente a vedere se il mio emendamento è appoggiato. Intanto io credo che la prima deliberazione ad emettersi dal Senato sia precisamente questa.

La votazione deve esser fatta articolo per articolo, punto per punto, e credo che tutto il principale della legge, consistendo nelle parole che ho citato, debbano essere poste ai voti separatamente.

PRESIDENTE. Se non ho male inteso, l'onorevole Senatore Ferraris desidererebbe che il primo paragrafo dell'articolo primo fosse votato nel modo come attualmente si trova nel progetto di legge. Si riserva poi di fare un'aggiunta dopo questo primo paragrafo.

Se questo è il suo avviso, io allora debbo informare il Senato che al banco della Presidenza è pervenuta una domanda di dieci Senatori, i quali chiedono che si voti separatamente per paragrafi sull'articolo primo, e che il primo paragrafo si voti per appello nominale a scrutinio segreto.

È firmata dai Senatori Ferraris, Arese, Rossi A.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1876

Casati, Lampertico, Cutinelli, Cagnola, Camozzi-Vertova, Atenolfi, Ridolfi.

Dopo questa prima domanda ne sopraggiunse un'altra colla quale si chiede che la votazione abbia luogo per divisione.

Io debbo credere, ad onta che non siasi dichiarato su che abbia a cadere la votazione, che debba intendersi sul primo articolo.

È firmata dai Senatori Sineo, Costantini, Conforti, Finocchietti, Martinengo, Ricci, Spinola, Cabella, Caracciolo di Bella, Pietracatella, Piedimonte.

Senatore MIRAGLIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MIRAGLIA. Mi permetto di fare osservare che quando giungono al banco della Presidenza due proposte, spetta al Senato di deliberare quale di esse deve avere la precedenza.

Qui sono due le proposte: con una si domanda la votazione dell'articolo 1. della legge a squittinio segreto, e con la seconda, per divisione. Queste due proposte sono conformi all'art. 44 del nostro Regolamento; ma non può entrare nella mia mente che la proposta del voto per divisione debba essere messa in disparte, solo perchè l'altra per squittinio segreto sia giunta prima al banco della Presidenza: non è il giuoco della corsa che deve decidere del destino delle proposte.

Non voglio distendermi in altre considerazioni, e prego l'onorevole Presidente d'invitare il Senato a deliberare quale delle due proposte debba avere la precedenza.

Senatore BALBI-PIOVERA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BALBI-PIOVERA. Come uno dei più anziani del Senato, io potrei dare a questo riguardo qualche spiegazione. Dal tempo che ho l'onore di far parte di questo Consesso, cioè dal 1848, non ho mai visto votare a scrutinio segreto un articolo di legge; ma ho sempre visto in questa circostanza far la votazione per divisione. Questi sono i precedenti del Senato.

Senatore CASATI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CASATI. Io non mi occuperò dell'obiezione fatta dall'on. Senatore Balbi-Piovera, in quanto che veramentè non so se il fatto quale egli lo asserisce, sia ben provato; che

cioè, non si sia mai visto il Senato votare un articolo di legge a scrutinio segreto. Ma quando anche il fatto fosse vero, ciò non potrebbe togliere ai Senatori il diritto di invocare un metodo di votazione sancito dal Regolamento. Presentando questa domanda, non invocano già dal Senato un'eccezione al Regolamento; non fanno altro che esercitare un loro politico diritto.

Sono stati presentati due modi di votazione, cioè quello a scrutinio segreto, e quello per divisione. A me sembra, che oltre il fatto di essere stata presentata prima la domanda, oltre questo fatto, ripeto, vi è che il sistema di votazione a scrutinio segreto è quello che si allontana maggiormente dal metodo ordinario di votazione peralzata e seduta. Ora, siccome si usò sempre d'impiegare quella forma di procedimento che più si allontana dalla forma ordinaria, pare a me, ed ai sottoscrittori della domanda di scrutinio segreto, che essa debba avere necessariamente la precedenza.

Senatore SPINOLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SPINOLA. Io non invocherò i precedenti indicati dal Senatore Balbi-Piovera; io intendo di riferirmi unicamente alle disposizioni del nostro Regolamento. L'articolo 44, nell'ammettere tre modi di votazione, o per alzata e seduta, o per divisione, o per appello nominale a squittinio segreto, ha stabilito un ordine; la votazione per divisione viene in secondo luogo. Io credo adunque che sarebbe violare il nostro Regolamento se, perchè venne presentata qualche momento prima al banco della Presidenza la proposta del voto nominale a squittinio segreto, si volesse dare a questa proposta la preferenza sopra quella presentata pochi minuti dopo, che domanda il voto per divisione.

PRESIDENTE. Io debbo dichiarare al Senato il motivo che mi avea indotto a preferire la votazione a squittinio segreto, non avendo del resto alcuna difficoltà di consultare il Senato.

Si è detto che l'art. 44 parla prima della votazione per divisione, e poi di quella per scrutinio segreto; e che perciò, quando vi sono due dimande, con una delle quali si chiede la votazione per divisione, e un'altra per squittinio segreto, debba sempre esser preferita la prima

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1876

alla seconda, anche quando questa sia stata presentata prima al banco della Presidenza.

Ciò non può essere, poichè in altri articoli, cioè negli articoli 49 e 51, il Regolamento parla prima dello squittinio segreto, e poscia della votazione per divisione; epperò non si potrebbe trarre il più piccolo argomento dal modo come si esprime il Regolamento.

Quello però che è certo si è, che ove si ammettesse che ogni qualvolta vi sia una domanda di votazione per divisione, sia che venga presentata prima, sia che venga presentata dopo quella che richiede il voto segreto, dovesse preferirsi la votazione per divisione, voi annullereste lo squittinio segreto; non sarebbe più possibile esercitare questo dritto: eppure la legge lo concede.

Sono state queste le considerazioni che mi hanno spinto a ritenere che, essendo stata chiesta la votazione per squittinio segreto prima di quella per divisione, dovesse essere preferita la prima. Ma poichè sono insorte difficoltà dall'una e dall'altra parte dell'Aula, io renderò giudice il Senato a quale delle due votazioni vuol dare la preferenza.

Senatore DUCHOQUÈ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore DUCHOQUÈ. La questione è non tanto grave, a mio avviso, quanto di sua natura molto delicata.

Io prego istantemente gli onorevoli Colleghi che hanno fatto le due proposte di volerle ritirare, lasciando che si voti nel modo ordinario, per alzata e seduta.

PRESIDENTE. Allora domando agli onorevoli sottoscrittori delle due domande se intendono ritirare le loro proposte.

Senatore ASTENGO. Permetta, signor Presidente; non sono state ritirate?

PRESIDENTE. No.

Senatore ASTENGO. Io avrei desiderato che quelle domande fossero ritirate, perchè non mi pare veramente nella dignità del Senato di dover deliberare sopra l'uno o l'altro sistema di votazione. Sono nel loro diritto tanto quelli che hanno domandato la votazione per divisione, quanto coloro che hanno domandato la votazione a squittinio segreto; ma è certo che nel nostro Regolamento non vi è disposizione la quale dica che la prima esclude la proposta di un'altra; e quando vi sono di fronte due si-

stemi di votazione, l'unico sovrano è il Senato.

Dovendosi quindi necessariamente consultare il Senato sopra l'una o l'altra delle due domande, credo si debba accettare quella che leva ogni dubbio che alcuno di noi voglia nascondere il suo voto.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Mi associo all'invito fatto dall'onorevole Senatore Duchoquè, pregando i miei Colleghi, che hanno fatta l'una o l'altra di quelle domande, a volerle ritirare.

Senatore CASATI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CASATI. A nome anche di altri sottoscrittori, per aderire alla proposta dell'onorevole Senatore Duchoquè e dell'onorevole Relatore, ritiro la domanda di votazione a squittinio segreto.

PRESIDENTE. Allora rimane la domanda...

Senatore CONFORTI. Dichiaro che anche noi ritiriamo la proposta da noi fatta.

PRESIDENTE. Allora rileggerò il primo paragrafo dell'articolo 1:

Art. 1.

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

Ora, la votazione cade esclusivamente su questo primo paragrafo.

Coloro che lo approvano, sono pregati di alzarsi.

Dopo prova e controprova il primo paragrafo dell'articolo 1 è approvato.

Leggo il secondo paragrafo:

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

Coloro i quali approvano questo secondo paragrafo dell'art. 1, sono pregati di alzarsi.

(Approvato.)

Passiamo al paragrafo terzo.

« I depositi franchi sono considerati fuori della

linea doganale, a norma di quanto è disposto nell'articolo 1, primo alinea, del Regolamento doganale 11 settembre 1862. »

Coloro i quali approvano questo terzo paragrafo, si alzano.

(Approvato.)

Ora metto ai voti l'intero articolo.

Coloro i quali approvano l'intero articolo 1, di cui ho dato lettura, sono pregati di alzarsi.

(Approvato.)

Art. 2.

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

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

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

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

Senatore ROSSI A. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ROSSI A. Dopo le dichiarazioni del Ministro, ed in attesa che sulla legge si pronunzi la sentenza dell'urna, non è più ora il caso di proporre un emendamento.

Mi limiterò quindi al raccomandare all'onorevole Ministro delle Finanze ed al Senato un ordine del giorno per quanto riguarda alla prima riga del terzo capoverso di questo articolo: « Nel regolamento saranno indicate le merci escluse dai depositi franchi. » Io chiedo che il deposito franco non sia concesso che pei soli generi coloniali, escludendone ogni altra mercanzia, o prodotti lavorati. (*Rumori, interruzioni*).

Il mio ordine del giorno mirerebbe ad indicare nel futuro Regolamento con pochissime parole le merci che andrebbero escluse e quelle

che andrebbero ad introdursi nel futuro porto-franco.

L'idea mi venne suggerita da uno dei principali negozianti importatori di Genova, prima ancora che io prendessi la parola su questo progetto di legge, e dalle informazioni assunte, parmi risponda chiaramente ai desideri di quanti sono onesti negozianti ed importatori di Genova.

Quei negozianti, niente affatto ignari delle frodi che si commettono nel porto-franco e delle illecite operazioni che io ho narrate al Senato, le quali finirebbero per tornar di scapito al commercio e di danno agli stessi porti franchi, vedrebbero volentieri questa distinzione precisata fin d'ora nel Regolamento.

L'onorevole Senatore Astengo accennò..... (*Rumori*), ad onesti ed a contrabbandieri; più incisivamente l'onorevole Senatore Casaretto chiamò tutti onesti gl'importatori genovesi; io li metto alla prova.

Infatti si è creduto che il commercio marittimo di Genova poteva avere qualche motivo locale e temporaneo per desiderare una certa libertà di manipolazione per gli zuccari (*Rumori*) manipolazione che pure può farsi benissimo nei magazzini generali. (*Rumori prolungati*) Ma quanto alle mercanzie lavorate, ai prodotti manufatti, gli introduttori medesimi fanno fede dell'esiguità del loro commercio, dichiarando che nello stesso collo ricevono mercanzie di sei o sette categorie daziarie, il che non è grande commercio.

Io ho dimostrato che le grandi case di manifatture estere, dopo la soppressione delle dogane interne e dopo le nuove comunicazioni hanno cessato di esistere nelle città marittime come in terraferma in parte, perchè l'industria nazionale prende a mano a mano il posto che le si compete, in parte perchè i negozianti maggiori si servono direttamente all'estero.

Ora, non rimane che qualche Casa di minor conto con piccoli depositi, che ritirerà dal porto franco, come ora fa dai magazzini generali, qualche collo di mercanzia alla spicciolata.

Altrimenti non si tratta che di una pura industria che l'introduttore, e per esso lo speditore, vuole attirare a sè col privilegio del deposito franco, invece che ai magazzini generali, per la via di mare anzichè per la via di terra, per fare infatti la concorrenza ai ma-

gazzini generali: privilegio! sempre privilegio!

Tuttavia, il mio ordine del giorno tutela, almeno in parte, i diritti della dogana, mirando ad assoggettare quelle mercanzie alla registrazione.

Sarà più facile in tal modo la sorveglianza di tutte le altre merci minute che anche prima erano escluse dal porto franco; sarà più difficile il contrabbando d'infiltrazione; sarà più facile la redazione del Regolamento. Quest'ordine del giorno non è che un temperamento di una legge non buona, le cui conseguenze non saranno meno dannose per le finanze e per l'industria nazionale.

I miei avversari lodarono tanto le antiche discipline doganali degli Stati Sardi.

Qui non si farebbe che adottare lo stesso Regolamento che era indicato dal Manifesto Camerale 5 settembre 1825 degli Stati Sardi, secondo il Regio Biglietto del 30 dicembre 1824.

Ora, il respingere quest'ordine del giorno equivarrebbe precisamente a legittimare indirettamente quel contrabbando facilissimo di connivenza di cui feci parola.

Per quanto è chiesto dal mio ordine del giorno, non si può mettere in campo la ristrettezza del porto, nè le difficoltà di sbarco. Loro danno, se i contravventori cadono nelle multe, perchè allo stesso caso sono soggetti colle discipline che regolano i magazzini generali.

Ritenni per ultimo la più delicata e forse non la peggiore argomentazione.

Ieri l'onorevole signor Ministro Depretis mi ha regalato il titolo di protezionista; fu invero gratuito regalo, ma pazienza!

Domando perdono al Senato, ma la mia posizione personale mi costringe a dire ancora poche parole.

L'onorevole Depretis non fu verso di me troppo cortese quando mi disse che io fui crudele con lui. Egli sarebbe più assai crudele con me se volesse oggi riguardarmi come industriale.

Ebbene sì, onorevoli Senatori e onorevole Ministro, è un Senatore industriale che vi propone un ordine del giorno di quella natura. È un Senatore industriale che fa appello anche ai Colleghi gentiluomini Veneziani e Genovesi in nome dell'industria nazionale.

Io non amo nascondermi dietro gli equivoci, io non sono meno industriale, nè meno onesto,

di quanto è onesto e primario importatore di Genova il principale oratore del partito contrario; io non mi sento umiliato di essere industriale, perchè ho dovuto all'industria le mie nomine a Deputato al Parlamento, ho dovuto all'industria se la fiducia del Re mi ha nominato e la vostra benevolenza mi ha accolto nel vostro seno. E perchè sapeva di operare coi miei gli interessi della patria, io ho dovuto all'industria i migliori conforti della mia vita.

Io dissi già che in Italia si suole da molti associare l'idea dell'industria a quella del protezionismo; ma gli industriali hanno smentito col fatto e tuttora smentiscono l'accusa, a condizione però che le leggi siano giuste, che non si debba accordar protezione ad una più che ad un'altra classe di cittadini.

Del resto, imitiamo i Genovesi; sono energici cittadini, hanno illustri rappresentanti al Parlamento. E quando Genova non è contenta, vedete che non è quieto il Parlamento. Ma lavoriamo, come i Genovesi nel campo loro lavorano. E ritornando alle nostre case intoniamo quella parola che mi applaudiste quando si discussero le Associazioni commerciali: *laboremus! laboremus!* (Bene)

Intanto io prego il Senato, prego l'onorevole Ministro di voler accettare il mio ordine del giorno, quale lo presenterò al banco della Presidenza, e di cui do prima lettura.

« Il Senato invita l'on. Presidente del Consiglio, Ministro delle Finanze, a dichiarare che il deposito franco non sarà concesso che per soli generi coloniali. Ogni altra mercanzia e prodotti lavorati s'intendono esclusi dal deposito franco. » (Rumori)

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Io credo che l'onorevole Senatore Rossi non sarà meravigliato del mio diniego perchè è impossibile che io accetti il suo ordine del giorno che darebbe ai soli coloniali quello che egli chiama il privilegio di un deposito franco. Potrei anche opporre alla sua proposta la questione pregiudiziale perchè la votazione del primo articolo mi pare che escluda l'accettazione del suo ordine del giorno. Ma vi sono altre ragioni, onorevole Rossi.

La questione delle merci che si debbono escludere dal deposito franco è una delle più

gravi, delle più difficili ed io in questa questione desidero di circondarmi dei lumi degli uomini più competenti, ed in ogni caso il Consiglio di Stato deve essere su questa grave materia interrogato e dell'avviso del Consiglio di Stato io dovrò tenere gran conto.

Anche questa ragione mi vieta di accettare l'ordine del giorno del Senatore Rossi.

Ora mi resta a dileguare un dubbio suscitato dalle sue parole.

Prego l'onorevole Senatore Rossi di perdonarmi se forse le mie parole, male espresse, hanno tradotto un pensiero, che non ho avuto mai nel mio cuore. Io gli dichiaro che pongo fra i titoli più preclari della benemeranza pubblica e della nobiltà civica quello degli uomini che col loro lavoro, dedicandosi all'incremento dell'industria nazionale, si affaticano per accrescere la produzione e la ricchezza del paese.

Di questo può esser sicuro l'onorevole Senatore Rossi; possiamo esser discordi nelle opinioni, ma creda che tutti siamo concordi nel render omaggio a coloro che in qualsiasi modo lavorano per accrescere la prosperità della nostra patria.

PRESIDENTE. Insiste l'onor. Senatore Rossi nel suo ordine del giorno?

Senatore ROSSI A. Io ritiro il mio ordine del giorno, sulle sorti del quale, all'aria che spira, non mi sono illuso. Ed intanto sono contento delle dichiarazioni dell'onor. Ministro intorno all'industria nazionale.

Solo desidero che questa dichiarazione sia sempre corrisposta dai fatti, in modo che nessuna classe di cittadini abbia preferenze sopra di un'altra; e tutti sul campo del lavoro si accordino, forti di proprio valore e non di privilegi artificiali.

Senatore DE LUCA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore DE LUCA. Desidero rivolgere una preghiera all'onor. Ministro delle Finanze.

Il motivo principale per la istituzione dei depositi franchi parmi che sia il bisogno esternato dal commercio di operare cioè, senza registrazione, le miscele e le manipolazioni, e di evitare i danni del calo di alcune merci.

Ora, io domando se sia nella intenzione dell'onor. Ministro, nel formare il regolamento, di escludere dai depositi franchi quelle merci

che non hanno bisogno di miscele e di manipolazione, e non sono soggette a calo, come i tessuti di tela, di lana, di lino, di canapa, di cotone, i pizzi, i cappelli, i metalli, gli ombrelli, ecc. (*Rumori*)

Sperò non dubbia affermativa dall'on. signor Ministro.

MINISTRO DELLE FINANZE. L'onorevole De Luca vorrebbe ora sapere se le merci manifatturate devono essere ammesse nei depositi franchi. L'onorevole De Luca ha sentito quel che ho risposto all'onorevole Senatore Rossi. Questa questione merita di essere studiata. Se dovessi risolverla sul momento io non esiterei ad emettere la mia opinione: ma non potrei andare fino a dirgli se nel deposito franco fra gli oggetti esclusi saranno compresi gli ombrelli: sul momento non potrei dirglielo. Si assicuri che la questione sarà studiata accuratamente nell'interesse dell'industria e del commercio.

Senatore DE LUCA. Ringrazio l'onor. Ministro delle assicurazioni date, e della promessa di studiare accuratamente la cosa. Però mi permetto di fargli osservare, che la mia domanda è assai diversa da quella dell'onorevole mio amico Senatore Rossi. La mia ammette tutte le merci grezze nei depositi franchi, e ne esclude soltanto quelle manifatturate. Quella del Senatore Rossi invece, se non ho male udito, escluderebbe anche alcune materie grezze.

Ripeto, ringrazio l'onorevole Ministro delle assicurazioni date, e mi giova sperare che quando sarà giunto il momento di compilare il Regolamento, egli vorrà escludere dai depositi franchi tutti gli oggetti manifatturati. Fare il contrario, potrebbe arrecare gravissimi danni all'industria nazionale interna.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, metto ai voti l'articolo 2 di cui ho già dato lettura.

Coloro che intendono approvarlo, sono pregati di alzarsi.

(Approvato.)

Si passa all'

Art. 3.

Qualora in un deposito franco siansi constatati inconvenienti gravi o frodi, sarà in facoltà del Governo di stabilire con reale decreto quelle maggiori discipline e cautele, sia temporarie

no permanenti, che saranno necessarie a tutelare gli interessi dell'erario.

Chi approva questo articolo, voglia alzarsi.

(Approvato.)

Art. 4.

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

(Approvato.)

Art. 5.

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

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

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

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

(Approvato.)

Art. 6.

È abrogata ogni disposizione contraria alla presente legge.

(Approvato.)

Ora si procederà all'appello nominale per la votazione a squittinio segreto di questo progetto di legge.

(Il Senatore, Segretario, Chiesi fa l'appello nominale.)

PRESIDENTE. Risultato della votazione:

In una delle urne si verificarono 134 voti, dei quali 67 favorevoli e 67 contrari. Nell'al-

tra urna 132 voti dei quali 66 favorevoli e 66 contrari.

(Rumori prolungati.)

Voci. Domando la parola.

PRESIDENTE. Risultando eguale il numero complessivo dei voti favorevoli e contrari, a termini del Regolamento, la legge è respinta.

Senatore RICCI. Domando la parola; è nulla la votazione; domando la parola.

PRESIDENTE. La seduta è sciolta (ore 7 1/4).

Senatore RICCI. Signor Presidente domando la parola.

(Il Vice-Presidente De-Filippo ha già abbandonato il seggio della Presidenza.)

Senatore RICCI. Ah! signor Presidente, Ella se ne va! Ebbene, io protesto altamente contro la dichiarazione della validità della votazione, perchè questa votazione è nulla per discordanza di voti nelle due urne.

Senatore PEPOLI G. Io mi unisco alla protesta del Senatore Ricci, e di questo procedere mi richiamerò al giudizio del paese.

Ripresa della seduta

sotto la Presidenza del Vice-Presidente Eula.

Senatore EULA, Vice-presidente (dopo di aver occupato il seggio presidenziale e aver suonato il campanello). La seduta si riapre.

Senatore CASATI. La seduta è stata sciolta, ed il Senato non può ora riunirsi senza essere convocato.

Senatore PEPOLI G. Non si difendono le cause con la prepotenza e coll'arbitrio!

PRESIDENTE. Come primo Vice-Presidente del Senato, valendomi del mio diritto (suona il campanello) riapro la seduta. Pregò i signori Senatori a riprendere i loro posti.

Il Senato delibererà sulla validità o no della votazione. Intanto do la parola al Senatore Ricci.

Senatore RICCI. Ripeto la protesta contro l'abuso inqualificabile del Presidente che reggeva la seduta, per avere, malgrado le manifestazioni di nullità e l'aver parecchi domandata la parola, proclamato esser la legge respinta e sciolta la seduta, dichiarando che la votazione era valida, quando evidentemente, essendovi

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1876

discordanza nel numero delle palle tra l'urna di votazione e quella di controllo, doveva conscienziosamente dichiarare la votazione nulla; e quindi, se non potevasi oggi, farla ripetere domani, e per ciò consultare necessariamente il Senato, solo giudice in questi casi.

Quindi io domando che il Presidente o questa sera o domani come meglio crederà, abbia a convocare il Senato affinchè, sottopostogli il caso, si proceda a nuova votazione di questo progetto di legge.

PRESIDENTE. Essendo impossibile che si possa rifare la votazione al momento; e d'altronde, non credendo che dipenda esclusivamente dal Presidente il dichiarare se la votazione sia valida o nulla, per ulteriore deliberazione il Senato è convocato nuovamente domani ad un'ora pomeridiana.

La seduta è sciolta (ore 7 e 1/2).