

trario, per non abusare maggiormente della pazienza della Camera.

Presidente. Allora proporrei che se la Commissione mantiene il suo capoverso, si lasciasse sostenere al relatore o ad un membro della Commissione le ragioni che suffragano codesto emendamento.

La Commissione desiste dalla sua proposta?

Voci a destra. Sì! sì!

Ellena. Ma che sì!

Zeppa, relatore. Parlerà l'onorevole Galli...

Voci. Parli! parli!

Altre voci. Ai voti! ai voti!

Galli. Ringrazio la Commissione della cortesia, e prego gli onorevoli colleghi di ricordare un motto, cui mi duole di dover accennare: la tolleranza è la creanza della libertà.

Voci. Non la creanza!

Presidente. La creanza la Camera non l'ha mai dimenticata.

Galli. Ed io la invoco. Appena infatti l'onorevole ministro finì di parlare, si è gridato: ai voti! ai voti! non permettendo ad alcuno di manifestar la propria opinione...

Presidente. Ella ha già perso due minuti. Venga al merito.

Galli. La questione nell'apparenza semplice, non è, o signori, nella sostanza, tale da passarvi sopra senza matura riflessione. Ed io non feci questione mai, nè la faccio ora, sul modo col quale l'aggiunta della Commissione è formulata. Soprattutto non mi fermai, me lo consenta il ministro, nè mi fermo ora sul calcolo col quale venne compilata la nuova formola colla tara 12.50. Anzi, compilata da lui con cura diligente, lo dissi fin da principio e lo ripeto ora, io accetto volentieri, qualunque sia, quel risultato de' suoi studi.

Or dunque la questione sta soltanto in questo: il ministro dice: datemi un anno di tempo, per fare nuove esperienze. La Commissione soggiunge: qualunque sia il tempo nel quale voi crediate opportuno di provvedere, noi vi diamo fino dal momento presente la facoltà di mantenere inviolata la legge. C'è bisogno di provare quale sistema torni più utile all'erario?

L'onorevole Randaccio, se non ho male inteso, ha osservato: ma come potete concedere la facoltà di modificare la tara, per decreto reale invece che per legge?

Egli mi permetta di rispondere che appunto l'articolo 6 della legge doganale concede al Governo la facoltà di modificare tutte le tare per decreto reale; onde è che con la aggiunta della Commissione noi non faremo che togliere una

eccezione per entrare nella regola generale e nel diritto comune.

Il ministro inoltre ha notato benissimo che la abilità degli americani nel ridurre il peso delle cassette, nel ridurre il peso degli stagnoni e perfino dei chiodi, dovrà arrivare ad un limite non superabile. Ma intanto il peso lordo non è forse inferiore a quello stesso che si calcola nella formula?

Alla Commissione fu trasmesso un prospetto compilato dell'amministrazione delle gabelle, il quale dimostra che, in tutto il 1890, non è giunto, in Italia, alcun carico nel quale il peso lordo delle cassette fosse secondo le norme stabilite nel 1887, cioè di 35 e 200.

L'onorevole Colombo soggiungerà: abbiamo cambiato per questo.

Colombo, ministro delle finanze. Perdoni, la mia idea non ribatte la sua.

Galli. Sta bene: ma la mia la completa; imperciocchè risulta esservi stata una progressione, la quale in tutto il 1890 ha portato la tara da 34.760 fino a 34.155. Su questo proposito il ministro notò esattamente esser arrivato un carico molto avariato; ma con pari amore di esattezza, mi lasci rilevare che giunse avariato il carico, avente la tara di 34.165, mentre non giunse avariato il carico avente la tara di 34.155. Vuol dire che anche questo limite può esser senza danno raggiunto. Ad ogni modo l'insegnamento offertoci dalla tabella è, che siamo arrivati ad un punto, e credo il ministro non abbia difficoltà ad ammetterlo, che ordinariamente il petrolio si trasporta in casse con peso lordo di 34.200. Consideri il ministro adunque se la sua media, la quale corrisponde ad una diversità di epoche, sia una media resistente molto o poco in confronto alla realtà delle cose. Io prego soltanto la Camera di osservare che fino ad ora, vale a dire nel 1890, la indicata differenza di misura, ossia la differenza tra il peso lordo normale di 35.200, e il peso netto abusivo di 34.200, tolse l'equilibrio stabilito nel 1887 e sul quale legittimamente contavano il trasporto del petrolio in vagoni cisterna e la industria delle cassette costruite in Italia. V'è di più: ha portato una perdita pubblica, che lo Stato stesso determinò nella sua relazione ufficiale, — ed ho piacere di vedere segni di adesione dall'onorevole ministro del Tesoro, — una perdita che si precisa nella notevole cifra di oltre 700,000 lire in un anno.

Ora io vi domando, signori, e qui non c'è questione nè di cisternoni, nè di navi a vela, non c'è questione di progresso o di regresso, di