

TORNATA DEL 4 APRILE 1850.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. Risultato dello squittinio per la nomina d'un membro della Commissione del bilancio — Atti diversi — Relazione sul progetto di legge per aumento di personale in alcuni tribunali — Relazione di elezioni — Annullamento dell'elezione del collegio di Torrighia — Approvazione di quella del collegio di San Damiano — Discussione generale del progetto di legge per lavori intorno al porto di Savona — Parole in appoggio dei deputati Zunini e Corsi — Spiegazioni del ministro dei lavori pubblici — Chiusura della discussione generale — Emendamento del deputato Riccardi all'articolo 1 — Osservazioni dei deputati Gandolfi, Corsi, Del Carretto, Avigdor, Farina P., Jacquier e Martinet — Schiarimenti del ministro dei lavori pubblici — Emendamento del deputato Gerbino — Reiezione dell'emendamento del deputato Riccardi — Proposizione soppressiva del deputato Jacquemoud Antonio — Approvazione dell'articolo e dell'intera legge — Nomina d'un membro per la Commissione del bilancio — Mozione del deputato Jacquier sulla convocazione del collegio di Torrighia — Osservazioni del deputato Cadorna — Questione pregiudiziale del deputato Valerio L. — Discussione generale del progetto di legge per l'abolizione dei diritti differenziali con quelle nazioni che offriranno reciprocità — Opinioni del deputato Peirone — Schiarimenti del ministro d'agricoltura e commercio — Opinioni del deputato Cavour e sua proposizione di tre articoli — Osservazioni e nozioni dei deputati Farina P., Chiò e Avigdor.

La seduta è aperta all'una pomeridiana.

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

ARNULFO, segretario, espone il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate:

2507. Boriglione Carlo, di Graglia, già soldato nel sesto reggimento di fanteria, allegando di avere perduto il proprio impiego per obbedire alla chiamata di far parte dell'esercito nell'anno 1848, ricorre perchè gli sia procacciato altro impiego in una delle pubbliche amministrazioni.

2508. Vari abitanti del comune di Arbia (Savoia propria), esponendo le misere condizioni amministrative in cui si trova il detto comune ed accagionandone il sindaco, chiedono che egli venga rimosso dalla carica.

2509. Griselli Emilia, di Torino, propone che sia invitato il ministro degli interni a far pubblicare sul foglio ufficiale le nomine e le promozioni occorse nello scorso mese di marzo.

2510. Daniele sacerdote, d'Acqui, chiede venga colà stabilito il deposito della brigata distinta col nome di quella città.

2511. Savio Carlo, di Castagnetto, stato congedato da soldato nell'agosto 1849, per inabilità di prestare ulteriore servizio in vista di riportata ferita, chiede gli venga accordata la pensione di giubilazione denegatagli dal Ministero di guerra.

2512. Ferrero Lorenzo, sindaco di Tigliole, presenta una deliberazione del Consiglio delegato di quel comune in appoggio di un ricorso firmato da 88 proprietari domiciliati nello stesso comune ed in quello di Baldichieri onde ottenere il trasporto della stazione della strada ferrata di San Damiano sul territorio di Tigliole nella regione detta del Calvino.

2513. Carelli Francesco, sindaco della città di Varallo, informato dalla gazzetta ufficiale del sunto della petizione 2464, la quale riflette esso petente ed il segretario civico, trasmette alla Camera la relazione da lui fatta al signor inten-

dente della provincia il 28 prossimo passato marzo, e chiede che venga questa esaminata in un colla petizione, affinché, meglio conosciuti i fatti, sia tutelato l'onore di esso sindaco e del segretario.

2514. Il conte Carlo Valerio Perrone, già suddito sardo, ora naturalizzato francese, rappresenta che pendente i 14 anni scorsi si è inutilmente indirizzato ai diversi Ministeri che si succedettero denunciando loro la falsità dell'atto di decesso e del testamento del di lui padre, conseguenza, egli dice, di colpevoli e dolosi raggiri di persona che nomina; narra di essersi pure indirizzato al magnanimo Re Carlo Alberto il 25 ottobre 1841, senza che si gli riuscì d'ottenere quanto desidera, e si rivolge alla Camera allo scopo che essa provveda contro l'autore delle commesse falsità, ed inviti i ministri ad accogliere i reclami da lui fatti il 19 maggio, 12 giugno, 12 settembre, 23 ottobre e 6 dicembre 1849, e che intanto gli sieno prontamente spedite carte autentiche comprovanti il presentaneo stato di suo padre e di sua madre.

RISULTATO DELLA VOTAZIONE PER LA NOMINA DI UN MEMBRO PER LA COMMISSIONE DEL BILANCIO.

PRESIDENTE. Il risultato dello scrutinio di ieri per la nomina di un membro per la Commissione del bilancio fu il seguente:

Votanti	114
Maggioranza	58
Riccardi ebbe voti	47
Carquet.	43

Pescatore 7 — Cattaneo 7 — Sella 5 — Menabrea 5 — Talucchi 1 — Turcotti 1 — Avigdor 1 — Valerio Lorenzo 1.

Osserverò alla Camera che questo è già il secondo scrutinio che si fa, dimodochè credo che si debba procedere per

via di ballottazione sopra i due che hanno riunito maggior numero di voti, cioè i deputati Riccardi e Carquet.

Appena la Camera sarà in numero si procederà alla ballottazione.

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER AUMENTO DI PERSONALE IN ALCUNI TRIBUNALI DI PRIMA COGNIZIONE.

PRESIDENTE. Intanto do la parola al relatore Airenti per leggere la relazione intorno alla legge sull'aumento del personale in alcuni tribunali.

AIRENTI, relatore, presenta la relazione su detto progetto di legge. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 267.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

ATTI DIVERSI.

JACQUIER. Je demande la parole.

PRESIDENTE. Faccio osservare al deputato Jacquier che non si potrebbe intavolare alcuna discussione, perchè la Camera non è ancora in numero.

Intanto avverto che havvi una legge che è molto sollecitata, ed è quella relativa all'ammissione degli avvocati alla Corte di cassazione. So che la Commissione si è già radunata e ha nominato il relatore. Gli domanderei perciò quando sarà in pronto la relazione.

MOLLARD. Le rapport est prêt depuis longtemps. Il a été remis à M. le ministre de grâce et justice, qui, à cause des nombreuses occupations qui pèsent sur lui dans ce moment, n'a pas pu encore l'examiner. J'aime à croire cependant que sous peu de jours il pourra être présenté à la Chambre.

PRESIDENTE. Allora invito il signor relatore a sollecitare presso il ministro a cui spetta per la pronta presentazione della relazione.

BERTINI. Io domanderei pure di poter fare una mozione d'urgenza, quando la Camera sarà in numero.

(La Camera non essendo in numero, si procede all'appello nominale, il quale viene però interrotto dacchè sovengono parecchi deputati a comporre il numero richiesto per deliberare.)

PRESIDENTE. La Camera essendo ora in numero, sottopongo alla sua approvazione il processo verbale della tornata precedente.

(La Camera approva.)

La parola è al deputato Arnulfo sul sunto delle petizioni.

ARNULFO. La Camera ha dichiarato d'urgenza la petizione 2464 sporta da un consigliere comunale di Varallo, nella quale si chiede la destituzione del segretario comunale.

Fra le petizioni di cui s'è letto il sunto poco fa ve n'ha una sotto il n° 2514, la quale è sporta dal sindaco di Varallo, il signor Carelli, il quale trasmette una copia di una relazione ch'egli ebbe a fare all'intendente generale, dal quale egli dice risultare che le ragioni addotte in quella prima petizione non sono fondate, e con cui chiede che sia tutelato l'onore di esso sindaco e del segretario.

Io credo quindi che giustizia esiga che questa petizione sia unita all'altra e venga egualmente riferita d'urgenza; perchè all'accusa possa contrapporsi la difesa, e la Camera possa ad un tempo sentire e l'una e l'altra.

Prego quindi la Camera di volere dichiarare d'urgenza questa petizione e di ordinare che venga riferita contemporaneamente alla prima.

(La Camera dichiara l'urgenza.)

JACQUIER. Je prie la Chambre de vouloir bien déclarer d'urgence le rapport fait par l'honorable M. Airenti pour l'augmentation du personnel des juges. Déjà l'année passée cette loi avait été présentée à la Chambre; mais elle ne put avoir son cours. La nécessité de la justice est généralement sentie par tout le monde. Je prie conséquemment la Chambre de vouloir décréter d'urgence ce rapport.

(La Camera dichiara l'urgenza.)

BERTINI. Nella tornata del 25 scorso mese l'onorevole deputato Di Revel fece la relazione sul progetto di legge per le pensioni di ritiro a favore di militari del cessato Governo francese, stato presentato il 6 febbraio dal signor ministro della guerra. Vi succedette alla tribuna l'onorevole deputato Torelli, il quale, dopo aver riferito su quella dei diritti differenziali, chiese che venisse dichiarata d'urgenza e posta subito all'ordine del giorno per la discussione.

L'onorevole deputato Corsi fece un'uguale domanda per la legge relativa al porto di Savona. Successivamente io pure pregai la Camera di voler dichiarare d'urgenza e discutere quella, della quale aveva fatta la relazione il signor Di Revel, subito dopo l'altra per pensioni militari che si stava votando.

Il signor presidente mi lasciò sperare che la Camera avrebbe aderito alla mia domanda. Ora io ho l'onore di rinnovare la stessa preghiera, acciò la discussione di questa proposta venga messa all'ordine del giorno dopo quelle del porto di Savona e dei diritti differenziali che già vi sono.

La legge contiene solo tre articoli e non occuperà molto la Camera che l'acciose con grande favore: la Commissione è unanime nel proporre l'adozione.

Oltre ad un'infinità di petizioni di militari pel reintegroamento delle loro pensioni, altre diecinove vennero riferite d'urgenza nella tornata del 29 scaduto mese: fra le petizioni delle quali si lesse il sunto il 2 corrente avvene tre colle quali si domanda la pronta discussione della legge in discorso. Voglio sperare che la Camera aderirà alle mie istanze. Tralascio dal ripetere che l'adozione verrà accolta colla massima riconoscenza da tanti bravi veterani per vedersi riammessi al godimento di una pensione, di cui, come ebbe ad esprimersi il signor ministro della guerra allorchè presentò la legge, in via di giustizia e d'equità non avrebbero dovuto andar perdenti. . . .

PRESIDENTE. Faccio presente al deputato Bertini che la legge cui esso accenna è già portata all'ordine del giorno dopo quella relativa al porto di Savona e l'altra sui diritti differenziali.

BERTINI. Ringrazio il signor presidente d'aver aderito alla mia domanda.

VERIFICAZIONE DI ELEZIONI.

PRESIDENTE. Vengono all'ordine del giorno le verificazioni di poteri se ve ne sono in pronto; i relatori hanno la parola.

PISSARD, relatore. Messieurs, votre septième bureau m'a chargé de vous faire le rapport des opérations du collège électoral de Torrighia, qui, dans sa réunion du 26 mars proche échu, a proclamé pour son député monsieur l'ingénieur Pierre Bosso de Verceil.

Une protestation jointe aux procès-verbaux des opérations électorales signale plusieurs irrégularités qui doivent appeler toute l'attention de la Chambre.

Le collège de Torrighia compte 66 électeurs inscrits; il était convoqué pour le 25 mars par décret royal du 6 même mois. Vingt-un électeurs seulement se sont trouvés présents pour la formation du bureau définitif; ils ont nommé ce bureau par acclamation et à l'unanimité.

Avant l'installation du bureau définitif, le président du bureau provisoire a fait observer à l'Assemblée qu'on n'avait point trouvé dans la salle communale la liste des électeurs de l'arrondissement, qui, aux termes de l'article 69 de la loi électorale, doit rester affichée dans la salle des séances pendant le cours des opérations.

Je lis à la Chambre les paroles du procès-verbal relatives à cet incident :

« Prima di tutto il signor presidente provvisorio dichiarava che l'esemplare della lista solito affiggersi nella sala delle adunanze precedenti non fu ritrovato nell'ufficio comunale, sebbene con diligenza ricercato, che la strettezza del tempo impediva di farne ora un altro da affiggersi nella sala. Avvertiti di ciò gli elettori furono invitati servirsi della lista originale esistente sul tavolo della Presidenza, di cui a semplice richiesta sarebbe data visione a qualunque degli elettori, dei quali molti ne hanno preso visura. »

Cet incident n'a pas eu d'autre suite.

Après l'installation du bureau définitif, 31 électeurs ont pris part au scrutin secret pour l'élection du député.

Quelques-uns des bulletins portaient le nom de *Bosso Pietro, ingegnere di Vercelli*, et d'autres le nom de *Bossi Pietro, ingegnere di Vercelli*. Deux électeurs, les sieurs Salvarezza et Passadore ont réclamé et ont demandé que les votes fussent divisés entre *Bosso* et *Bossi*. C'est alors que les électeurs Segalerba et Cevasco ont également demandé que l'on divisât les bulletins qui portaient les noms les uns de *avvocato Carlo Cristoforo Carenzi*, et les autres de *abate avvocato Carlo Carenzi Cristoforo*. Le bureau du collège a fait droit à ces diverses réclamations, de sorte qu'il est résulté du dépouillement du scrutin que *Bosso Pietro, ingegnere, di Vercelli*, a obtenu 12 voix; *Bosso Pietro, ingegnere, di Vercelli*, 10 voix; *avvocato Carlo Cristoforo Carenzi*, 5 voix; *abate avvocato Carlo Carenzi Cristoforo*, 4 voix.

Aucun des candidats n'avait obtenu la majorité voulue par la loi; il devait donc y avoir lieu à ballottage. Mais entre qui devait se faire le ballottage? Telle est la question à résoudre. Les électeurs Passadore et Salvarezza, qui dans le principe avaient demandé la division des bulletins portant les noms de *Bosso* et de *Bossi*, ont fait observer que tous ces bulletins devaient être attribués au seul ingénieur Pietro Bosso, de Verceil; et que conséquemment le ballottage devait avoir lieu entre Bosso et l'abbé avocat Carlo Cristoforo Carenzi. Le bureau du collège, après avoir délibéré, a pris la décision suivante :

« Considerato non risultargli dati certi per dichiarare che *Bossi Pietro* sia la stessa persona che *Bosso Pietro*, e lo stesso non risultargli dell'abate Carenzi e dell'avvocato Carenzi, ed anche per non porsi in contraddizione coll'adesione retro prestata ai relativi riclami, il medesimo ufficio in persona del presidente proclama che i due candidati sopra i quali debba cadere la seconda votazione sono il *signor Bosso Pietro* ed il *signor Bossi Pietro*. » (Harità generale)

En conséquence de cette décision le ballottage s'est fait le lendemain entre *Bossi Pietro* et *Bosso Pietro*. Vingt-deux

électeurs ont pris part au ballottage, et tous les électeurs ont porté leurs voix sur le député signor *Bosso Pietro*, qui a été proclamé député par le président du collège.

La protestation mentionnée plus haut et qui est signée par neuf électeurs signale principalement trois irrégularités qui ont été l'objet de l'examen sérieux de votre septième bureau.

Les signataires de cette protestation se plaignent : 1° que le bureau définitif du collège ait été nommé par acclamation au lieu de l'être par scrutin secret; 2° que contrairement au texte précis de l'article 69 de la loi électorale, la liste des électeurs de l'arrondissement n'a pas été affichée dans la salle des séances; 3° que l'on a indûment attribué à deux personnes distinctes des bulletins qui désignaient suffisamment un même individu, le sieur Bosso, et que cette division a eu pour conséquence d'exclure du ballottage l'abbé *Carenzi*.

Je ne m'occuperai pas de deux autres faits signalés par la même protestation, savoir, que la présentation du certificat d'inscription n'a pas été exigée des électeurs à l'entrée de la salle et que le vote de chaque électeur n'a pas été constaté en conformité de l'article 83 de la loi électorale. Ces deux faits sont démentis par les procès-verbaux des élections et par une contre-protestation signée par 21 électeurs et jointe également aux pièces.

Relativement à l'élection du bureau définitif, votre septième bureau ne croit pas qu'il soit nécessaire d'y procéder au scrutin secret. L'article 70 de la loi électorale dit seulement que le collège élit à la majorité simple le président et les scrutateurs définitifs; quel que soit le mode employé pour l'élection, elle est valide quand elle est le résultat de la majorité. Si le législateur avait voulu que la majorité fût exprimée par le scrutin secret, il l'aurait déclaré, comme il l'a déclaré dans l'article 82 pour l'élection du député.

Quant au défaut de la liste des électeurs qui au terme de l'article 69 devait être affichée dans la salle des élections, votre septième bureau a pensé que l'observation de cet article n'étant pas requise à peine de nullité, le but de la loi avait été suffisamment atteint au moyen de l'invitation faite par le président du collège aux électeurs de venir prendre vision de cette liste qui se trouvait sur la table de la Présidence à la disposition de tous.

Des difficultés plus graves se sont élevées touchant le troisième point en discussion. Quelques-uns des membres de votre septième bureau ont été d'avis que les noms de *Bosso* et de *Bossi* étant deux noms différents, l'on devait diviser, comme l'a fait le bureau du collège électoral, les divers bulletins qui portaient ces noms; qu'il existe en Piémont plusieurs familles du nom de *Bossi*, comme il en existe de *Bosso*; qu'enfin il a fort bien pu arriver que les électeurs aient voulu porter leurs votes sur un personnage imaginaire, et que la volonté des électeurs doit être respectée, jusque dans des pareilles aberrations. Ils ont également fait observer que c'était sur les réclamations des électeurs hostiles à l'ingénieur Bosso que la division des bulletins avait été faite entre *Bossi* et *Bosso*, et que ce n'a été que lorsque ces mêmes électeurs ont vu que la décision qu'ils avaient sollicitée tournait contre leur candidat qu'ils ont déclamé dans un sens contraire.

La majorité de votre septième bureau tout en réprouvant la conduite des sieurs Salvarezza et Passadore, n'a pas cru qu'elle dût être prise en considération pour faire fléchir la loi qui déclare valide tout bulletin contenant une désignation suffisante de la personne élue. Or, il lui a paru indubitable que les bulletins qui portaient la désignation de *Bossi Pietro*

ingegnere, di Vercelli, devaient être attribués à l'ingénieur Pierre Bosso, de Verceil, soit parce qu'il n'existe à Verceil aucun ingénieur Pierre Bossi, mais bien un ingénieur du nom de Pierre Bosso, homme très-connu et très-recommandable, soit parce que l'ingénieur Pierre Bosso et l'abbé Carezzi étaient les seuls candidats avoués du collège électoral de Torrignia.

La majorité de votre septième bureau a donc pensé que le bureau électoral de Torrignia a commis une erreur en divisant les bulletins qui portaient le nom de Bossi des bulletins qui portaient le nom de Bosso: et comme cette erreur a eu pour résultat d'exclure du scrutin de ballottage l'abbé Carezzi, je viens, au nom de 7^{me} bureau, vous proposer d'annuler l'élection faite par le collège de Torrignia en la personne de monsieur l'ingénieur Pierre Bosso.

MENABREA. Je me permettrai de faire quelques observations sur les conclusions de la Commission. D'après ce que nous a dit monsieur le rapporteur, le nombre des électeurs inscrits était de 69.

PISSARD, relatore. 66.

MENABREA. Je voudrais savoir si en réunissant le nombre des voix divisées entre Pietro Bosso et Pietro Bossi on arrive à obtenir le nombre voulu pour obtenir la majorité.

PISSARD, relatore. En réunissant tous les bulletins qui portent les noms de Pietro Bosso et Pietro Bossi, on ne peut en compter que 22, c'est-à-dire le tiers de 66. Or, pour avoir la majorité il faut avoir le tiers plus un.

PRESIDENTE. Metto ai voti le conclusioni della Commissione per l'annullamento dell'elezione del collegio di Torrignia nella persona del signor ingegnere Pietro Bosso.

(La Camera annulla.)

FRANCHI, relatore del IV ufficio, riferisce e propone all'approvazione della Camera l'elezione del signor avvocato Niccolò Ricchetta a deputato del collegio di San Damiano d'Asti.

(La Camera approva.)

DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LAVORI NEL PORTO DI SAVONA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione intorno alla legge su lavori da eseguirsi nel porto di Savona.

Il progetto di essa è così concepito. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 454.)

ZUNINI. Signori, a fronte dell'ordinata e lucida esposizione delle condizioni di fatto e delle ragioni che il signor ministro dei lavori pubblici premetteva a motivare il progetto di legge presentatovi per l'assegnamento di lire 120,000 a pro del porto di Savona, dopo l'elaborato discorso nel quale l'onorevole relatore della Commissione con dovizia di nozioni storiche e statistiche metteva in piena evidenza gli argomenti atti ad avvalorarne l'adozione, io temerei di incorrere nell'imputazione di far parte superflua e forse anche meno dicevole aggiungendo cosa alcuna che sembrasse espressa collo scopo di determinare più efficacemente il vostro voto, se non isperassi di essere giudicato senza severità sul riflesso dei grandi e molti doveri dai quali sono avvinto ai Savonesi miei concittadini. Dalla memoria che per diligenza del Consiglio comunale fu stesa a dimostrazione dei titoli che essi invocano voi avrete ravvisato qual parte questo oggetto formi dei loro desiderii e delle loro speranze; quindi in cosa che giustamente tanto li interessa, e da lunghi anni è scopo incessante delle

loro più calde premure, io non potrei star muto. Dirò quindi al proposito soltanto brevi parole, tanto più che al senno ed equità vostra certo non occorrono scharimenti maggiori sul merito dell'argomento, nè sollecitazioni di favore.

Dal Ministero e dalla Commissione avete inteso come il porto di Savona sia utile e comodo alla navigazione; concedetemi di aggiungere come l'una e l'altra qualità si verifichi particolarmente mercè le condizioni di preferenza che merita riguardo ad uno dei più comuni e grandi bisogni della navigazione, il raddobbo dei bastimenti. Tanto riconosceva il Genio marittimo nel suo rapporto del 30 ottobre 1846, accennando il discreto prezzo della mano d'opera ed il deposito di legnami da costruzione che si trovano in Savona. Credo che al proposito sia anche da tenersi in conto per ispeciali casi di restauro navale la non comune facilità che ivi offre la darsena di uno scalo per poter trarre a terra le barche e vararle. Quindi avviene che considerevole vi è l'arrivo di navi che hanno bisogno di riparazioni, per guisa che in un quadriennio, dal 1845 al 1848, se ne contarono trentadue di alta portata, e buona parte quasi rifatta a nuovo, senza tener conto dei legni recativisi per semplice carenaggio e spalmatura. Ed è in considerazione delle convenienze che i naviganti trovano in Savona per simili operazioni, massimè relativamente ai fasciamenti in metallo di cui si rivestono i bastimenti destinati al grande cabotaggio, che venne indotto il Ministero di finanze ad accordare già da varii anni per Savona le stesse agevolanze di dazio di cui gode il porto di Genova sulle lastre di rame e di zinco che vengono a tale uopo impiegate, esonerandole dal diritto di entrata.

Ma intorno a questo importante articolo è da notare come il muro della sponda orientale della darsena, lungo il quale si collocano e maneggiano più agevolmente i bastimenti in raddobbo, minaccia la più imminente rovina, e che i lavori atti a prevenirla sono appunto fra quelli che non si potrebbero eseguire a stagione inoltrata e procedosa. Voi ravvisate, o signori, perciò quanto preme il provvedervi, e vi confermerete maggiormente nel relativo divisamento, ponendo mente che alla caduta della detta sponda conseguirebbe l'ingombro della parte più sicura del porto, e cesserebbe coll'affluenza dei bastimenti testè menzionati l'alimento alla industria che vi esercita, e l'occasione e la facilità allo smercio dei legnami che vi scendono per molte strade dal Piemonte.

Il relatore disse che il porto di Savona non ammette che bastimenti inferiori alla portata di 200 tonnellate; devo con gravissimo dispiacere osservare che per la progressiva accumulazione delle sabbie attualmente vi entrano con difficoltà e pericolo anche quelli di capacità notabilmente inferiore. Ne deriva quindi ragguardevole scapito del commercio di non piccola parte dello Stato, giacchè, abbisognando questa di generi procedenti dall'estero, non può chiamarli direttamente a Savona per l'impedito approdo di grossi legni. Quindi è che con grave stipendio conviene farne il trasbordo in Genova pel porto di Savona. Ciò occorre, fra altri generi, in ispecie delle argille, dell'acciaio, delle ghise, dei solli, del carbon fossile; ciò si verifica pure nei coloniali. Nullameno i negozianti trovano ancora il loro tornaconto a farli passare dal porto franco di Genova per l'intermezzo di Savona alle consumazioni di Torino e delle provincie di Mondovì, Alba, Saluzzo, Pinerolo, Acqui. Si è calcolato che annualmente si spediscono dal porto di Genova a quello di Savona oltre a 30,000 quintali di generi destinati per l'interno del Piemonte, unicamente per le economie che a malgrado di tale giro presenta la via del secondo, mercè gli stradali che vi fanno capo. Queste economie

riuscirebbero di gran lunga maggiori e con proporzionato vantaggio dei consumatori e degli utenti se il commercio potesse invitare a Savona direttamente i legni di superiore portata, ed è di per sé chiaro e manifesto l'incremento e lo sviluppo che ne deriverebbe all'industria e al traffico del paese.

Di questo vantaggio avrebbe parte la stessa pubblica finanza, non per la maggior consumazione in genere, ma anche per la facilità che gliene deriverebbe di scemare il nolo dei sali che approdano a Savona, da dove poi si distribuiscono con prontezza di diramazione e con superiore risparmio di spesa a ragguardevole parte dello Stato, al quale servizio corrisponde largamente il deposito che se ne può fare nel grandioso magazzino che la città, sempre sollecita a concorrere per i vantaggi comuni, spontaneamente costrusse, impiegandovi la esimia somma di circa 100.000 lire.

E parmi da notarsi che questa facilitazione procurata al momento ed all'appulso dei sali in Savona, promovendo gli scambi colla Sardegna dalla quale in gran parte si traggono, non sarebbe spregevole mezzo di attivare il commercio in quella così interessante e cospicua parte dello Stato colla quale la città medesima trovasi già in animata corrispondenza e per diversi oggetti e per i rapporti occasionati dalla ragguardevole pesca del tonno alla quale esclusivamente prepara e provvede i recipienti e ferramenta necessari.

Savona, mercè la sua unione al Piemonte, è risorta dallo squallore in cui era caduta dopo le sciagure che ne colpirono il porto nei tempi trascorsi. Triplicata è la sua popolazione, ed in più larga proporzione ne è aumentata la ricchezza commerciale.

Essa ripiomberebbe nella passata infelicità se il porto, come fu allora per decreto degli uomini, ora divenisse per negligenza di cura costruito e chiuso alla navigazione. Questo gravissimo avvenimento ha la più imminente possibilità, ed il danno che quindi percuoterebbe la città si stenderebbe immancabilmente a tutta quella parte del litorale e delle finitime provincie le quali partecipano dell'aumento della di lei vitalità, e vi trasportano agevolmente e con inusato profitto le loro produzioni territoriali e industriali.

Io qui porrei termine al mio dire, ma una considerazione di quella equa sollecitudine e distribuzione di interessamento che il Governo, quale buon padre di famiglia, deve a tutti i suoi amministrati, mi chiama ad osservare che se per mettere lo Stato al pari della rapidità dei movimenti generali del commercio e dei benefizi che ne derivano si adopera col più efficace impegno nella costruzione delle strade ferrate, il di cui vantaggio toccherà di preferenza ai luoghi nei quali esse trascorrono e prendono principio, ragione vuole che pensi a compensare in qualche modo quelli che ne sono distanti, conservando loro i modesti mezzi ed opportunità del traffico dei quali sono capaci. Tale è per Savona, per la circostante spiaggia, per le attinenti provincie, il porto. Io tengo per fermo che non si contenderà di scriverlo con tale somma, che può valutarsi un obolo a fronte dei tesori che si versano per le strade ferrate.

Signori, nell'aggiungere queste poche parole, direi quasi spiegazioni a quanto il Ministero e la Commissione già vi avevano comunicato, se non sono riuscito come avrei desiderato a mettere in miglior luce la causa del porto savonese, mi lusingo per altro che ravviserete come abbia avuto il debito rispetto alle ragioni che include di generale interessamento. Che se a questo mi adoperai di mostrar congiunto quello del municipio cui appartengo, nutro fiducia che non mi sarà apposto a torto.

Mosso da questo pensiero, mi fo animo di concludere rivolgendo un invito, e particolarmente dirò una preghiera al signor ministro dei lavori pubblici. Fra gli urgenti bisogni del porto di Savona, urgentissimo, imperioso è quello dell'escavazione delle sabbie. Lento, insufficiente, sproporzionato riuscirebbe il mezzo che attualmente vi si adopera delle caracche. La efficacia delle macchine a vapore applicate a questa opera è riconosciuta del pari preferibile, sia per la celerità incomparabile dell'esecuzione, che pel costo complessivamente assai più economico. Se per la vigilanza e la eminente capacità colle quali egli regge le parti delle pubbliche cure affidategli non ha prevenuto il mio desiderio, io gli raccomanderei che, affine di poterne effettuare l'acquisto nel venturo anno, volesse indirizzarvi fin d'ora il pensiero, stante le molteplici informazioni e le non brevi pratiche indispensabili a predisporlo e concertarlo con sicurezza di buona riuscita. Ciò ridonderebbe in beneficio non solo del porto di Savona, ma, per la possibilità di trasportare le stesse macchine da luogo a luogo, anche colle altre nostre stazioni marittime, sendochè queste abbisognano pure di un tale provvedimento per motivi, se meno pressanti che quelli di Savona, tuttavia meritevoli di distinta e non tarda considerazione.

PRESIDENTE. Il deputato Corsi ha la parola.

CORSI. La relazione della Commissione sul progetto di legge che abbiamo ora in discussione, ed il discorso del deputato Zunini ci dimostrarono chiaramente quanta e quale sia l'importanza di provvedere prontamente al porto di Savona; ciò non ostante, se la Camera mi accorda la sua indulgente attenzione, aggiungerò alcune altre osservazioni su questo argomento.

Nei tempi andati il nostro Governo aveva rivolto poche o nessuna cure a ciò che riguarda i porti di mare, nè tampoco si era occupato sufficientemente della navigazione marittima, la quale è il più grande e possente elemento di prosperità commerciale. Ma, domando io, chi dovrà curarsi dei porti, e di questa prosperità commerciale se non se il Governo?

Non è mestieri qui accennare alla Camera che i porti sono proprietà dello Stato e non dei singoli municipi, poichè se altrimenti fosse ne verrebbe sovvertito l'ordine economico dello Stato medesimo; ed infatti tutti i Codici delle nazioni incivili ammettono questo principio, e lo stesso nostro Codice civile che ci governa lo dichiara all'articolo 420, dove dice: « Le strade pubbliche, fuorchè le comunali, i fiumi e torrenti, il lido del mare, i siti occupati od abbandonati dal medesimo, i porti, seni e spiagge, e generalmente tutti i ponti del territorio dello Stato non suscettibili di privata proprietà, sono petrinenze del regio demanio. »

Per altra parte questa proprietà non è una proprietà sterile od infeconda al suo proprietario, poichè non vi è porto in uno Stato la cui dogana non gli profitti un'egregia somma, come altresì è un fatto incontestato presso tutti gli economisti che i porti contribuiscono immensamente all'accrescimento delle riscossioni dei diritti di dogana.

Dallo specchio degli introiti delle nostre dogane, quella di Savona risulta riscuotere, a termini della media degli ultimi dieci anni, la ragguardevole annua somma poco meno inferiore a mezzo milione di lire, senza contare in questa somma molti diritti che il Governo riscuote colà indirettamente in seguito alle operazioni o contrattazioni commerciali, come senza far conto nemmeno della maggior parte delle mercanzie che colà si portano in via di transito, i diritti delle quali mercanzie vengono soddisfatti nella dogana della capitale o di frontiera a termini di una certa legge daziaria (che non

se se sia giusta, e di cui non è qui il caso di occuparsene) la quale prescrive che tutte le mercanzie sdoganate in via di transito, i diritti delle quali non eccedono le lire sei, devono essere pagati nella capitale, o alla frontiera. Tali emolumenti pertanto si versano nelle casse del Governo; quindi questi è in obbligo di provvedere a quegli stabilimenti che profitano alla nazione, poichè io credo che sarebbe ingiusto, come molte volte impossibile che un municipio dovesse sopperire coi propri mezzi a quelle spese che servono a procurare alla nazione dei vantaggi che si suddividono immensamente fra quelli che devono goderne. Ma vi è di più: i fari che servono ad accennare ai navigli i passi difficili od aguidarli in quelli non giovano al luogo in cui sono stabiliti, nè servono molto di più ai navigatori locali, i quali conoscono il loro mare palmo a palmo; ma i porti e i fari rendono immensi servizi alla marina militare, alla marina mercantile, e molto di più ai navigatori di nazioni straniere, i quali veleggiano tutto di per quelle nostre acque mediterranee.

Ora, se un comune, perchè si trova in quella tale posizione geografica importante al commercio, dovesse sopportare le spese necessarie per costruire un porto, od innalzare un faro a tutela e conforto dei naviganti, credo che quella nazione cui appartenesse quel comune commetterebbe una solenne ingiustizia, se non dicesse e facesse sue quelle spese; e infatti, o signori, quando si hanno a deplorare naufragi per causa di non fatti lavori, il commercio tutto ne risente il danno, e quindi lo Stato, poichè se naufraga un bastimento, non solo si deplora il danno di quei naufragati, ma si deplorano quelle famiglie a cui appartengono, ne risentono gravissimo danno i negozianti che spedirono il naviglio naufragato, quelli che lo dovevano ricevere, quelli che vi erano interessati, le società di assicurazioni marittime, per conseguenza tutto il commercio, e quindi lo Stato; ed a questo proposito mi permetterò di citare qui brevemente un piccolo fatto avvenuto recentissimamente. Il giorno 15 dell'ora spirato mese giungeva in Savona un bastimento inglese proveniente dall'Inghilterra e da New-Castle, se mal non mi appongo; questo bastimento portava 175 tonnellate di carbon fossile diretto a Savona per conto della società del gas di Torino la quale tiene colà un deposito di quel combustibile. Il tempo era bellissimo, il mare in calma ed in pien meriggio; ebbene quel legno, quantunque avesse tre piloti a bordo, rimaneva incalzato nelle arene in mezzo all'imboccatura del porto, e vi restava inceppato e fermo come se fosse uno scoglio.

Ora, se in quel giorno il tempo si fosse perturbato, se il mare si fosse ingrossato, quel legno, o signori, e quel carico sarebbero andati totalmente perduti; e intanto quel danno, quantunque piccolo, che sarebbe accaduto non lo avrebbe toccato per certo il municipio di Savona, ma bensì l'inglese navigatore, e più di tutti la società del gas di Torino pel di cui conto era diretto. Quindi conchiudo che è interesse dello Stato di curarsi dei porti e della navigazione che li riguarda.

Un'altra ragione che deve altresì interessare il Governo al più alto grado si è quella che riflette la marina nostra militare, imperocchè questa trae tutte le sue risorse unicamente dalla marina mercantile. Sia in pace che in guerra non si possono fabbricare nè allestire vascelli senza avere abili costruttori, pratici operai speciali, come sarebbero i calafatti, i mastri d'ascia, senza avere esperti e numerosi marinai; nè questi si possono tenere in serbo come truppa stanziata, perchè costerebbero egregie somme al Governo, e poi non sarebbero sufficientemente occupati, nè si possono istruire od improvvisare all'uopo con gente raccogliatrice, come si farebbe per formare un'armata di terra.

No, o signori, i marinai, i costruttori, gli operai speciali come sono i calafatti, non riescono abili al loro mestiere se non vi si informano sin dalla loro prima giovinezza; e qui farò un'altra brevissima citazione.

Tutti i giornali d'ieri l'altro ci annunziavano che l'Austria sta per spedire una fregata nei porti del nord e con direzione speciale su Brema ed Amburgo, col comandante in capo della marina, onde far copiose reclute colà di marinai per rifornire od aumentare la sua flotta. Io non parlerò di politica, nè farò commenti su questa spedizione. Farò soltanto osservare alla Camera che se l'Austria avesse in tempo debito rivolto maggiori cure alla sua marina mercantile, attualmente non si troverebbe nella posizione di dover ricorrere a cercare degli uomini di mare stranieri, offerendo loro grassi stipendi e premii per valersene nella sua marina militare. Per conseguenza anche sotto questo riguardo io credo che noi dobbiamo occuparci assolutamente della nostra marina mercantile, perchè questa sarà la sola ed unica che potrà all'uopo rifornire la militare. Noi abbiamo 33,000 e più marinai, i quali solcano in ogni guisa i nostri mari, come i più lontani lidi dell'Atlantico: ebbene, di questi 33,000, il quinto appartiene al distretto di Savona, il quale quinto tiene in mare circa 500 navi, che è il quarto del total numero della nostra marina. Sotto questo aspetto io credo che il Governo deve interessarsi altamente per un porto, il di cui distretto marittimo racchiude un così gran numero di marinai, e quel che più importa tante navi in commercio; questi nostri arditi navigatori sono altresì quelli che fanno sventolare il nostro vessillo tricolore nelle più remote regioni del mondo, e ne vanno a buon diritto superbi, poichè mercè loro quel vessillo è conosciuto ed apprezzato dall'uno all'altro emisfero, e senza di loro non lo sarebbe tanto; ma affinchè questi non rallentino la loro industrie operosità è indispensabile che essi possano con facilità ritornare ai lidi nativi, che vi trovino comodi approdi ed un rifugio sicuro alle stanche navi; quindi se noi avremo nei nostri mari dei porti di facile appulso, se il Governo vi volgerà le sue cure, avverranno sulle nostre coste rarissimi i naufragi, e le popolazioni liguri si alletteranno maggiormente a quella vita marittima che è loro insita per natura e per tradizione.

Nei secoli addietro sulle coste dell'Inghilterra naufragava un quadruplo e quasi un quintuplo numero di navi in confronto del numero dei naufragi che si abbiano a deplorare nei tempi attuali. Ma quella industriosissima nazione provvedendo a quei danni arricchiva le sue spiagge di approdi e di porti, seminava il suo mare di ogni sorta di fari e fissi e galleggianti a diverse ed immense distanze; cosicchè ora il navigatore che si avvia alla terra di Albione è assicurato fin dalla sua partenza di trovare in quei luoghi una sequela di fari indicatori, dei piloti zelanti e dei vapori rimorchiatori, come infine un sicuro asilo.

Che se poi noi volgiamo lo sguardo alla Francia noi vediamo che quella nazione pur ben comprese prima d'ora quale e quanta fosse l'importanza di avere il maggior numero possibile di porti per lo sviluppo della sua marina; essa spendeva dal 1830 al 1847 l'ingentissima somma di 175,680,000 franchi in 42 porti, 32 dei quali ricevevano il compimento dei lavori necessari ond'essere posti in istato normale. Io non credo che vi sia stata altr'epoca in Francia in cui il Governo abbia speso così ragguardevoli somme per lo sviluppo della sua marineria, e per soddisfare ai bisogni di quelle popolazioni le quali vivono solamente del commercio marittimo.

I nostri porti invece, o signori, non ebbero tanta fortuna,

bisogna dirlo; forse alcuni riceverebbero dei sussidii, ma il porto di Savona, di cui ora si tratta, non è nemmeno fra quelli, per conseguenza spero che ora non verrà diseredato dalla Camera.

Prima però di lasciare la parola, mi permetto ancor di fare una breve osservazione per ciò che riguarda il commercio del piccolo cabotaggio.

Come lor signori tutti sanno, dal commercio la navigazione marittima è considerata in due diverse categorie: quella detta del *grande cabotaggio* fa il commercio dei nostri porti coi porti esteri ed in qualunque siasi regione del mondo; quella invece di *piccolo cabotaggio* viene sostenuta da navigli di minore portata, i quali non si allontanano che di poche miglia dalle coste, il che d'altronde non verrebbe loro altrimenti permesso dal Governo. Questa marina di piccolo cabotaggio serve al commercio dei paesi dello Stato, portando le mercanzie dove ne occorre il bisogno entro i limiti dello Stato e lungo le coste della Provenza. Si potrebbe quasi dire la navigazione democratica rimpetto all'altra, poichè quella del gran cabotaggio ha i suoi agi, ha il suo lusso, ed è soggetta ad avere delle fortune nei viaggi di lungo corso come è soggetta anche ai pericoli: invece quella di piccolo cabotaggio è soggetta bensì a pericoli, quantunque minori, ma è sostenuta dai naviganti più poveri della marineria, ed inoltre giova ad infondere vita e prosperità in tutti quei paesi subappennini, i quali se non avessero quel commercio di piccolo cabotaggio sarebbero poverissimi.

Questa navigazione è importantissima, e non abbastanza curata dal Governo. Per tutelare questa navigazione è indispensabile procurarle dei facili approdi e dei porti sicuri, mentre questa arreca un movimento di parecchi milioni nelle liguri riviere.

Il porto di Savona in fatto di piccolo cabotaggio credo che senza contrasto si debba riguardare pel primo dopo quello di Genova, perchè le quattro strade che dal cuore del Piemonte convengono per Millesimo e Cairo in una sola al comune di Carcare, e quindi a Savona, fanno ivi affluire in grandissima copia i prodotti agricoli del Piemonte, come sarebbero le granaglie, i vini, i risi, i legnami da costruzione, ed altri; e si spedisce di ritorno dal porto di Savona all'interno del Piemonte gli olii, i sali, i zuccheri, ed altri coloniali, i piombi, carboni fossili, e simili. Questissimi paesi appennini godono di grandissimi vantaggi del porto di Savona, dal quale traggono tutta la loro sussistenza. Questi, oltre al profitto che traggono dal commercio di transito delle mercanzie dirette all'alto Piemonte, hanno le loro industrie particolari. Gli abitanti di quei paesi sono sobri ed operosi, e suppliscono coll'industria al difetto del loro men ricco territorio. Infatti, vi è il comune di Millesimo, che ha dei filatoi in seta attivissimi, molte fabbriche in ferro; e di queste ultime tutti i comuni circostanti a Savona, comechè ricchissimi di acque, ne abbondano grandemente.

Il solo comune di Altare conta da per sé dieci fabbriche di cristalli e vetri in grande attività, e queste spediscono la maggior parte dei loro prodotti al porto di Savona. Se questo porto venisse chiuso, si aprirebbe invece la rovina alle industrie di tutti quei paesi appennini.

Osserverò in ultimo alla Camera che i navigli di piccolo cabotaggio mal reggono al mar fortunoso per la loro leggerezza, hanno bisogno indispensabile di ricoverarsi nel più vicino rifugio al primo infuriare dei venti, e questi non possono andare a correre le cento miglia in mare quando il tempo è tempestoso.

Noi da Villafranca a Genova non abbiamo un porto, non

abbiamo un seno di mare che si possa dire tranquillo quando soffia il libeccio (che molti conosceranno di che forza sia) se non se il porto di Savona, in tutto e per tutto!

Quando giungono quei terribili momenti, o signori, in cui infuria la procella, quando si conoscono i luoghi, quando si ha assistito a naufragi di navi gettate sulla costa attraverso dei venti, e quando si è obbligati a vedere perire il nostro simile per non aver potuto prendere il porto, allora cessa, o signori, ogni idea di materiale interesse, ogni idea di economia pubblica, o politica, e vi sottentra quella dell'umanità.

Io non mi dilungherò di vantaggio, e concluderò che sotto qualunque aspetto si consideri questo progetto di legge, io credo che esso riunisca un complesso di ragioni e di autorità, per cui riesce impossibile l'esitazione. Si tratta di lavori urgentissimi che il Governo avrebbe già dovuto fare da molto tempo, mentre gli ha lasciati fare da quella città, la quale vi si è rovinata dentro, e si è saputa privare di un teatro e di tanti altri stabilimenti che tante altre città di provincia hanno, a loro ornamento e comodo, e ciò soltanto per migliorare e per riattare quel porto.

Si tratta di preparare degli elementi di risorse alla nostra marina militare; si tratta altresì di procurare uno sfogo alle industrie agricole e manifatturiere di una buona parte dello Stato. Per queste considerazioni io credo che la Camera non avrà mai votata una spesa di buona amministrazione così interessante allo Stato, e così opportunamente come questa, ma per votarla ci vuole il vostro assenso, o signori, che è quello che io imploro. (*Segui di approvazione*)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Prendo la parola per far osservare che gli onorevoli preopinanti hanno portato la questione sopra un terreno troppo vasto. Nella mia relazione io dissi i motivi per cui mi pare che sia assolutamente necessario di cambiare la legislazione dei porti, non potendo durare in un paese ben ordinato l'attuale, in più parti difettosa, ed in ciò concordo perfettamente coi signori preopinanti, ritenendo io pure che debba il Governo concorrere nelle spese della conservazione e del miglioramento dei porti, come appunto concorre in quella della conservazione delle strade reali, perchè tutte sono di generale e pubblica utilità, ed i porti stessi ai quali mettono capo strade principali hanno i medesimi caratteri per il commercio interno, come per il commercio esterno e quello marittimo. Ciò è così evidente, che non fa d'uopo entrare in lunghe argomentazioni.

Io dunque, come dissi nella mia relazione, ho riconosciuta la necessità di cangiare la legislazione dei porti, comprendendo benissimo come un piccolo porto, il quale non serva che ad un leggero cabotaggio, ed un porto peschereccio, od una spiaggia di facile approdo, che sia soltanto utile a qualche determinata e speciale località, debba lasciarsi a carico di questa, come appunto si lasciano a carico dei comuni le strade comunali, ma non potevo darmi ragione che porti principalissimi, e fra questi notava essere anche quello di Savona, i quali hanno relazioni marittime di grande importanza, danno accesso a bastimenti mercantili di ogni portata, prestano ricovero ai bastimenti da guerra e sono utilissimi al commercio, possano, per quanto riguarda la loro manutenzione e ristaurazione, ritenersi a carico delle località in cui si trovano.

Ciò posto, io son convinto che si devono fare cambiamenti e modificazioni alla legislazione generale dei porti, e ciò dico, perchè con me consentono tutti i colleghi coi quali ho l'onore di trovarmi al Ministero; ma attualmente questa legislazione esiste, e finchè il Parlamento non la cambia, si dovranno seguire le regole prescritte dalla mede-

sima. Come ho dimostrato, vi sono dei casi eccezionali, in cui lo Stato deve intervenire necessariamente per utile proprio a soccorrere ai porti, ancorchè ciò non sia strettamente prescritto dall'attuale legislazione, e questo caso, a mio avviso, si verifica nella condizione attuale del disgraziato porto di Savona, per la ristorazione del quale l'amministrazione della città di Savona non avendo potuto ottenere alcun sussidio dallo Stato, fu costretta ad erogarvi del proprio ingente somma che dal 1827 (epoca, se non erro, in cui venne introdotta l'attuale legislazione dei porti) sino al giorno d'oggi si calcola a non meno di 700 od 800 mila franchi.

Malgrado questi sforzi della città, non solo il porto non si conservò, ma andò anzi continuamente deteriorando; e le cose sono giunte a tal punto, da farmi intimamente convinto per le relazioni concordi di tutti gli uomini d'arte, sia ufficiali del genio militare, sia ufficiali del genio civile, mandati espressamente ad ispezionare quelle località ed accertarne lo Stato, che se non si procede a pronte riparazioni e con molta energia e potenza di mezzi, si avranno a sopportare fra breve spese enormi per antivenire la totale rovina di quel porto.

Per tali motivi io stimo che l'interesse vero dello Stato sia quello di provvedere immediatamente al porto di Savona, tanto più che essendo pressochè generalmente sentito il bisogno di mutare la legislazione dei porti, con introdurre il principio che quelli di maggior interesse debbano essere ristorati e mantenuti dallo Stato, se lo Stato abbandonerà il porto di Savona nella sua condizione attuale, ne avverrà che da qui a tre o quattro anni invece di spendere le cinquecento mila lire che sono peritate attualmente per condurre a fine tutti i lavori necessari al suo ristauo, si richiederà a tal uopo la somma di 800,000 franchi o di un milione.

Per le quali cose niuno, credo, potrà contestare che sia opera di buona economia l'anticipare la spesa.

Ciò nondimeno, appunto per non toccare alla legislazione esistente, appunto perchè si è riconosciuto conveniente di non aumentar troppo gli aggravii attuali dello Stato, mi sono per ora limitato a proporre l'esecuzione dei lavori di stretta urgenza.

A tal effetto io mi era basato su perizie definitive che portavano la somma dei ristauri urgenti a 82,000 lire all'incirca; ma siccome d'allora in poi si riconobbe che i danni sono effettivamente aumentati, e che gli insabbiamenti del fondo sono arrivati a tal segno che conviene assolutamente provvedere d'urgenza; che finalmente da un rapporto avuto sin dal 12 dicembre dell'anno trascorso seppi che una parte del molo che più si avvicina alla città rovesciò in modo da rendere necessario un immediato ristauo, se non se ne vuole l'intera rovina; per questi motivi ho fatto un aumento alla prima perizia portandola a 100,000 franchi. V'ha di più aggiunta una somma eventuale di lire 20,000, qual si crede occorrere per riparare questi ultimi danni, restringendomi in tal guisa a quella spesa che stimo assolutamente necessaria di presente per non costringere lo Stato a sopportare spese di gran lunga maggiori, quando dalla giusta legislazione che verrà introdotta si metteranno a carico suo il ristauo e la manutenzione dei porti principali del paese.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Se la Camera crede, porrò ai voti la chiusura della discussione generale.

(La Camera approva.)

Consulto ora la Camera se intenda passare alla discussione degli articoli.

(La Camera approva.)

Legge l'articolo 1:

« Il Governo è autorizzato a far intraprendere sin d'ora al porto di Savona i lavori di ristauo e di escavazione occorrenti e di maggiore urgenza, conforme alle proposizioni contenute nei progetti del genio marittimo. »

Se nessuno domanda la parola, lo porrò ai voti.

RICCARDI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

RICCARDI. Dietro le osservazioni che il signor ministro ha ora emesso, coerentemente allo stato della nostra legislazione attuale, io credo che sarebbe conveniente di trasformare l'articolo 1, di modo che invece di porre ad intero carico del Governo le spese e la cura delle opere, delle quali è questione nel porto di Savona, fosse detto che il Governo accorda un sussidio; perchè se lo Stato assume su di sé di fare egli tutte le opere necessarie fino a tanto che il porto di Savona sia condotto ad uno stato conveniente (come io d'altronde desidero), prevedo che dopo spesi i 120,000 franchi, pel solo principio ammesso nella legge, bisognerà poi forse allargare la mano e fare altre ben maggiori spese. Non è che io desidero che non si facciano nel porto di Savona spese che veramente possano essere necessarie per ridurlo in buona condizione, ma dico che qui si tratterebbe, in primo luogo di vedere se è lo Stato che debba assumere a suo carico tutte intiere le spese che occorrerà di fare nel porto di Savona, spese che potrebbero essere ingenti, e che nelle nostre attuali circostanze, come diceva lo stesso signor ministro, non sarebbe conveniente che lo Stato assumesse. Se la Camera adottasse il primo articolo senza mutazione, ella si troverebbe condotta ad accordare tutta intiera la somma necessaria a compire l'opera di cui parliamo: laonde se la Camera ha intenzione di accordare un sussidio, come dice il signor ministro, per i lavori urgenti che ora occorrono di fare nel porto di Savona, io inviterei la Camera a spiegare che si accorda un sussidio a questo fine, al fine, cioè, che la città di Savona possa essere in caso di adempiere alle indicate necessarie riparazioni.

GANDOLFI. Ho domandato la parola per oppormi a quanto proponeva l'onorevole preopinante. Ammettendosi il di lui emendamento, parmi si pregiudicherebbe la questione che il signor ministro ha voluto lasciar in sospeso.

L'articolo quale è espresso nella legge, mentre accorda la somma, non entra nella questione del diritto. Per questi motivi voto contro l'emendamento.

CORSI. Avea chiesto la parola per oppormi anche io a questa parola di sussidio. In fatto d'amministrazione non si fanno elemosine; egli è certo che i porti debbono essere mantenuti a carico dello Stato, e quindi non si pregiudica punto la questione, mentre colla parola sussidio verrebbe pregiudicata.

Io non dirò che la Camera entri a decidere adesso questa questione; ma è un fatto che i porti in massima debbono essere mantenuti dal Governo.

Il porto di Savona poi minaccia di essere chiuso al commercio, e per conseguenza a danno dello Stato tutto. La spesa di cui si tratta è una spesa produttiva, e quindi non è un sussidio.

Per altra parte, l'articolo tal quale è scritto non guasta la questione. Io credo che sarebbe meglio conservarlo così per lasciar la questione intatta. Qualora poi la si volesse trattare, io accetterei volentieri la proposta che si trattasse, perchè risulterebbe per la città di Savona un diritto d'avere tutti i lavori, anzichè una sola parte di quelli.

Essa ha speso 800,000 franchi nel porto; e non so se in tutti i porti che abbiamo nello Stato vi sia un municipio che

abbia fatto quanto questo; per conseguenza io insisto perchè stia fermo l'articolo primo.

DEL CARRETTO, relatore. Io crederei conveniente di conservare la redazione tal quale fu proposta dal Ministero e dalla Commissione. La legge del 24 novembre 1827, che stabilisce il modo con cui sarà fatto fronte alle spese dei porti, non emise il principio che debbano essere a carico del Governo o delle comunità; essa dice che a far fronte alle spese dei porti si gioverà dei prodotti dei porti medesimi, ossia dei diritti di ancoraggio, e non dice poi che i comuni o le città debbano supplire, se dal prodotto di questi diritti non si ritirasse di che far fronte a questi bisogni.

Pertanto si vede da ciò che il Governo stesso cui sono dovuti tali diritti riconosceva che i porti devono essere a suo carico; per conseguenza io dico che si dee mantenere l'articolo tal quale fu proposto.

Il timore esternato dall'onorevole deputato Riccardi, che queste spese possano raggiungere una maggior somma, è eliminato dall'articolo 2 del progetto che fissa il credito richiesto nella somma di lire 120,000.

Quanto poi alla legislazione che attualmente governa i porti, la Commissione divide le viste del Ministero nel riconoscere la necessità di riformarla.

All'epoca in cui fu emanata si credeva che i diritti dei porti, i quali montano a somme lievissime, potessero bastare alle spese che occorrono.

Tutti sanno che le spese dei porti sono ingentissime. Come già disse l'onorevole deputato Corsi, la Francia spese nei porti nel breve spazio del 1851 al 1847 la somma di 175,658,000 lire.

Ora chiedo io se sarebbe possibile che i diritti dei porti potessero supplire a tante spese. Se si caricheranno i bastimenti di diritti tali da supplire a tutti i bisogni delle stazioni marittime, si verrà a scacciarli dai nostri porti; questi bastimenti si rifugieranno nei porti di Marsiglia e di Livorno, che loro tendono le braccia. Per conseguenza io credo che l'articolo primo essendo conseguente al principio che ci governa, si debba mantenere tale e quale, tanto più che l'articolo secondo distrugge il dubbio che si possa eccedere nella spesa sulla somma che viene domandata.

Voci. Ai voti! ai voti!

PALEOCSPA, ministro dei lavori pubblici. Il signor preopinante ha messo in dubbio che la manutenzione dei porti nello stato attuale della legislazione sia a carico dei comuni. Io mi attengo ai fatti. I prodotti che si ritraggono dai diritti dei porti sono principalmente assegnati a quell'uso, e se sopravanzano in un sito, vengono distribuiti fra gli altri porti dello Stato per i restauri che vi si appalesano più necessari. Quando poi non bastano vi sopperiscono i comuni in cui essi si trovano: niuno sa ciò meglio del comune di Savona che, ricorso al Ministero di guerra e marina per sussidio, non ne poté ottenere che un assegno di lire 4,000 all'anno per 15 anni, che ognuno vede quanto poco corrispondesse al bisogno: e ricorso pur al Ministero delle finanze, ne ebbe per risposta che non si potevano fare assegni ai comuni per restauri di porti, a cui doveasi provvedere col prodotto dei diritti dei porti stessi. Ad ogni modo però non è questa la questione principale di cui si tratta.

Rispondendo poi all'onorevole deputato, gli farò osservare che ho domandato 120,000 lire, quali io credo lo Stato debba spendere pel migliore suo vantaggio, e ciò per le ragioni già dette, ma nella relazione ho già spiegato che questa somma sarebbe assegnata al porto di Savona attualmente, e che occorrendo altre spese la Camera avrebbe potuto concedere o

rifutare nuovi assegni, e che ad ogni modo sarà poi necessario discutere il punto della spettanza passiva della spesa, non per il solo porto di Savona, ma in generale per la conservazione ed il miglioramento dei porti principali dello Stato. Intorno a che mi limiterò a dire che ben si comprende come un piccolo porto di cabotaggio, od un ancoraggio di spiaggia, che non abbiano influenza che sul miglior essere dei luoghi circostanti, possano riguardarsi come opera alla cui manutenzione o miglioramento deve pensare e provvedere il limitato territorio dei luoghi stessi. Ma non sembra giusto che un porto come è quello di Savona, il quale dopo i porti di Genova e Nizza è il principale della riviera di Ponente; che per la sua posizione topografica è della più grande utilità alla navigazione di lungo corso, ed offre un opportunissimo scalo a tutti i bastimenti fra i due punti suddetti; che è capace, spurgato che sia, di ricevere le navi da guerra, ed offre una ottima stazione alla marina militare; che ha strade provinciali che lo mettono in comunicazione assai pronta col litorale, colla divisione di Cuneo e colla parte settentrionale ed occidentale di quella d'Alessandria; un porto finalmente nel quale si fa un traffico così importante, che gli introiti della dogana ne montano a lire annue più di 400,000; non so, dico, comprendere come in un buon sistema di pubblica amministrazione un tal porto debba essere riguardato come d'interesse affatto locale, e si debba aggravare della sua conservazione e miglioramento la città a cui è attiguo, e che è a tanto uopo impovente.

Queste sono le basi principali su cui io credeva necessario fondare una nuova legislazione sovra tale materia, ed aveva dichiarato che dietro questi principii si sarebbe discusso sulla convenienza di adottare un nuovo sistema legislativo per la manutenzione e miglioramento dei porti, qualora la Camera non avesse approvato quello attuale.

Spiegai i motivi per cui allo Stato conveniva di spendere attualmente lire 120,000 nel suo proprio interesse; parmi quindi superfluo affatto di dare a questo assegno il titolo di sussidio, tanto più che non si provvede che alla stretta urgenza. Le perizie fatte ammontano a 500,000 lire, e non dubito che se si ritarderanno le riparazioni, i danni aumenteranno a dismisura, e se la città di Savona che da lungo tempo, esauriti i suoi mezzi, chiede soccorso, non trova in oggi aiuto di sorta, ne avverrà che tosto o tardi dovrà lo Stato sopperire egualmente alla spesa accresciuta però da nuovi danni. Del resto la Camera assegnando questa somma di 120,000 lire non rimane punto vincolata per l'avvenire, potendo, sempre che il voglia, rifiutarsi ad altri assegni, mentre il testo della legge è concepito in modo da non obbligarla menomamente pel tratto successivo.

RICCARDI. Mi furono risposte molte cose, alle quali veramente in parte io credo di non aver dato motivo, poichè io non ho intaccato nè la somma, nè il beneficio che al porto di Savona si vuol fare. Io sono stato alle antecedenti dichiarazioni del signor ministro, che ha detto che allo stato dell'attuale legislazione il Governo non può prendere su di sè tutte le spese che per un porto qualunque siano necessarie; non ho parlato d'altro.

Quindi ho proposto che senza toccare alla somma, senza fare altra sostanziale variazione, si stesse allo stato della legislazione, e nulla pregiudicando si accordasse al porto di Savona la medesima somma a titolo di sussidio. Si dice che, accordandola a titolo di sussidio od altrimenti, quando è determinata è lo stesso; io non credo che sia così; io credo che col voto dell'articolo di legge quale è proposto si intaccerebbe tutta l'economia della legislazione anteriore;

credo che quando si mette in principio che lo Stato fa i lavori occorrenti, le somme che intanto si assegnano non sono ricevute che quale un acconto, perchè se questa somma non bastasse bisognerà darne delle altre.

Mi affretto di dire che io non intendo nemmeno di pregiudicare l'avvenire del porto di Savona, nè intendo che col tempo non si debbano dare anche altre somme, ma dico che quando uno Stato entra in una simile via, deve entrarvi equamente per tutti, deve entrarvi dopo maturi riflessi, sia dal lato delle sue finanze, sia dal lato della giustizia distributiva.

E poichè ho parlato di giustizia distributiva, debbo osservare una cosa, della quale mi sarei volentieri dispensato di far cenno, ed è che altri comuni, altre città, altri luoghi hanno speso o sono in procinto di spendere somme ingentissime in opere marittime, onde anch'essi godere del beneficio di ricoverare i navigii; e potrei citare vari esempi, ma io non sono parziale per nessuno, io parlo in genere. Dico adunque che ove si volesse variare interamente, come può essere necessario di fare l'economia della legislazione, non si potrebbe tuttavia adottare un tale importante provvedimento così se due piedi, e senza studii in proposito, motivo per cui credo che ora si debba unicamente dichiarare che si dà un sussidio, perchè la questione non rimanga pregiudicata. L'onorevole deputato Corsi vorrebbe trattare la questione legislativa generale anche di presente; io non avrei difficoltà in questo, perchè credo che tutti i paesi marittimi guadagnerebbero qualche cosa da questa discussione; ma siccome non stimo che la Camera sia ora chiamata a discutere questa questione, a parer mio immatura, e sarebbe anche impossibile di accordarsi improvvisamente nell'una o nell'altra sentenza, io credo perciò più conveniente e per le nostre finanze e per lo stato attuale della nostra legislazione di adottare la parola sussidio, la quale non cambia menomamente la somma portata dalla legge.

GERBINO. Pare a me chesi potrebbero conciliare le contrarie opinioni, e lasciare intatta la questione, aggiungendo all'articolo queste sole parole:

« Il Governo è autorizzato a fare intraprendere sin d'ora, e senza tratto di conseguenza, al porto di Savona, » ecc.

RICCARDI. Io avrei il mio emendamento da proporre.

GERBINO. Io fo questa osservazione senza proporre alcun emendamento.

PRESIDENTE. Il signor Riccardi propone un emendamento che consiste nella soppressione dell'articolo e nella sostituzione di queste parole:

« È accordato sul bilancio del 1850 un sussidio al porto di Savona di lire 120,000 per i ristauri e le escavazioni occorrenti al detto porto. »

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

AVIGNON. Je n'abuserai pas de la patience de la Chambre. Je crois néanmoins qu'il est nécessaire de combattre l'amendement que vient de proposer l'honorable M. Riccardi. Il est vrai que la législation que nous avons sur les ports est vicieuse et doit être refaite, ainsi que nous le disoit, il y a un moment, M. le ministre des travaux publics. A ce sujet, je désirerais soumettre à la Chambre quelques exemples de ce qui se pratique dans d'autres pays.

« D'après le décret impérial de 1810, les ports de commerce sont considérés comme grande voirie, et comme tels, placés dans les attributions du Ministère des travaux publics.

« Toutes les réparations, entretiens des môles, des quais, des phares, des chaussées, sont à la charge du ministre des

travaux publics sous l'administration et la surveillance des ingénieurs des ponts et chaussées. Les créations des ports sont également à la charge du ministre des travaux publics lorsqu'elles sont consenties par l'Assemblée législative... »

C'est donc un droit qui appartient à l'Assemblée législative. Il n'en est pas moins vrai que les travaux des ports, leurs améliorations, sont toujours à la charge de l'Etat, puisque c'est l'Etat qui en profite. Or, comme le disaient fort bien tout à l'heure MM. Corsi et Balestrini, puisque l'Etat en tire les bénéfices, il faut qu'il en supporte les dépenses.

En outre, sans vouloir reproduire les raisons excellentes qui ont été apportées par divers orateurs sur la nécessité des ports, il y a un principe que nous devons admettre, c'est que tous les ports doivent être améliorés; et comme il n'est pas possible de les améliorer tous à la fois, il faut commencer par ceux qui en ont plus besoin.

Le port de Savone se trouvant précisément dans ce cas, il faut donc commencer par celui-ci. Plus tard, je proposerai également des réparations pour celui de Gênes, améliorations dont la nécessité est urgente.

Pour corroborer mes paroles sur le besoin d'améliorer les ports je citerai l'avis d'un des hommes les plus éclairés dans le droit commercial et industriel. C'est celui de M. Trébuchet qui écrit ce qui suit:

« Les travaux des ports comprennent le service des constructions, réparations et entretien. Ils font partie des travaux maritimes, dans lesquels sont classés tous les ouvrages relatifs à la sûreté, facilité et protection de la navigation, soit à la mer, soit dans l'intérieur des ports. Les arrêtés du 29 nivôse et du 17 ventôse, an VIII, avaient décidé que ces travaux seraient exécutés sous les ordres du ministre de la marine, par des ingénieurs et élèves des bâtiments civils de la marine et par des ingénieurs des ponts et chaussées. Mais un arrêté du 11 juin 1802 a divisé ces travaux suivant la nature des ports auxquels ils s'appliquent. Ainsi, les ouvrages et établissements maritimes des ports et rades de Brest, Lorient, Rochefort et Toulon; les travaux de la rade de Cherbourg, les travaux du port de Boulogne, l'entretien des phares, fanaux, balises placés sur les côtes, font partie des attributions du ministre de la marine. Les travaux des ports de commerce sont dans les attributions du ministre de l'intérieur (aujourd'hui dans celles du ministre des travaux publics), et continuent à être dirigés par des ingénieurs des ponts et chaussées.

« Les difficultés et les conflits d'autorité auxquels ces travaux peuvent donner lieu sont renvoyés à la Commission mixte des travaux publics, créée par l'ordonnance royale du 18 septembre 1816, et réorganisée par celle du 28 décembre 1828.

« Ne perdons pas de vue qu'aux termes de la loi 21 avril 1852 aucun ouvrage important ne peut être fait dans les ports maritimes qu'en vertu d'une loi spéciale ou d'un crédit ouvert à un chapitre spécial du budget. »

Je conclus donc pour l'adoption de la somme proposée par le projet de loi, soit de 120,000 livres qui est demandée pour la réparation du port de Savone.

Voci. Ai voti! ai voti!

FARINA P. Io credo che nell'attuale materia bisogna distinguere due diversissime questioni che si sono confuse in una sola. Non è la questione di chi debba sopportare la spesa, perchè non vi è discussione nè da una, nè dall'altra parte se questa spesa di 120,000 franchi debba o non essere a carico dello Stato, nè la questione promossa dal deputato Riccardi è a ciò relativa, ma si tratta bensì della questione di sapere

se questa spesa debba essere diretta secondo la preesistente legislazione, oppure dal Ministero, come è detto all'articolo 5. Bisogna dunque indicare quale sia la legislazione preesistente; ora questa legislazione sta in questi termini: « I diritti d'ancoraggio e di tonnellaggio sono prefissi dal Governo, ma amministrati dalle città nelle quali si trovano i porti, le quali sono incombenzate della manutenzione e riparazione dei porti. »

Ora l'articolo primo porterebbe invece che il Governo fosse incaricato di fare eseguire i lavori necessari, e non più le città, ed in ciò havvi, come appunto disse il deputato signor Riccardi, innovazione alle leggi preesistenti.

Ora resta a vedere se all'occasione di riparare un porto si debba recare innovazione alle leggi generali, ed io sono convinto che la nostra legislazione debb'essere riformata; ma quando si fa una riforma (ed in ciò sono del parere del signor deputato Riccardi) conviene farla in tesi generale, piuttostochè in tesi di una applicazione parziale. Quindi, se non si vuole la parola sussidio, si metta concorrenza; ma inclinerai anch'io ad appoggiare l'opinione che, salvo lasciando il concorso dello Stato, si stabilisse che non si cambia (con questo concorso dello Stato per le spese a farsi nella riparazione del porto di Savona) la legislazione esistente, e che resta a discutere la riforma della legislazione, quando ci verrà presentata in termini generali, e non in tesi di applicazione parziale ad un porto; ed è dunque sotto questo rapporto che mi pare che la proposta del signor Riccardi sia degna di essere presa in considerazione, ed anzi da essere appoggiata. E se non si vuole, ripeto, la parola sussidio, si può sostituire nell'articolo la parola concorrenza, o quell'altra che meglio si ravviserà dalla Camera.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. A me pare che l'articolo quale sta non accenni nè a conferma, nè a cambiamento della legislazione attuale, e per contro le parole che si vorrebbero introdurre sarebbero tali da fare credere che si volesse conservare la legislazione quale si trova.

Ora, siccome la medesima è evidentemente viziosa, e da tutti se ne desidera una radicale riforma, così io non vorrei che quelle parole tendenti, a mio avviso, a mantenerla fossero introdotte.

Ciò posto, non vedo motivo per cui non si debba lasciare l'articolo quale è concepito e che d'altronde per nulla pregiudica le disposizioni che si vorranno prendere in avvenire.

Molte voci. Ai voti!

JACQUIER. Je demande la parole pour soutenir l'amendement de M. le député Riccardi. Je ne rentrerai nullement dans le mérite de la question et dans les raisons qui ont été soumises par M. Farina, je dirai simplement à l'appui de cette proposition qu'il ne faut pas lier la Chambre surtout qu'elle n'a aucune connaissance du projet relatif à ces travaux. Si nous n'adoptons pas la proposition de M. Riccardi, nous nous lierons par des antécédents, nous nous mettrons dans la nécessité forcée de subir les conséquences immédiates de tous les projets qui nous seraient présentés à cet égard. Par ces motifs, je crois que la Chambre doit examiner mûrement la question, les devis, les plans et les projets avant de décider.

Elle peut accorder les 120,000 livres, mais sans préjuger sur la question.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Faccio osservare che i progetti dei principali lavori per i quali si domanda l'urgenza sono già fatti in dettaglio e con molta precisione.

Alla somma poi che si era creduta necessaria molti anni or sono per le opere urgenti, io credetti opportuno di aggiungerne altra eventuale, stante la certezza che si può avere che i bisogni sieno da quell'epoca accresciuti.

Del resto, ripeto che vi sono perizie esattissime redatte dal genio militare, sia per i restauri d'urgenza, che per tutti gli altri lavori.

DEL CARRETTO, relatore. Domandai la parola per rettificare un fatto enunciato dal deputato Farina, il quale potrebbe indurre la Camera in errore, e far accettare l'emendamento dell'onorevole deputato Riccardi, che io combatto.

Il deputato Farina ha asserito che il Governo aveva posta l'amministrazione del porto in mano delle città, assegnando loro il provento delle tasse di ancoraggio. Credo dover dare alcune spiegazioni a tale proposito. Nell'editto del 27 novembre 1827 è stabilito che alle spese occorrenti per riparare i porti si facesse fronte con il prodotto degli ancoraggi dei porti medesimi.

V'ha un altro mezzo per sopperire a siffatte spese, vale a dire, il prodotto dell'ancoraggio lungo le spiagge, che non essendo devoluto alle spiagge medesime, si applica in vece ai porti che ne hanno bisogno.

La legge precedente stabiliva un altro fonte d'introito per riparare i porti, che era quello della cassa degli invalidi; ma la legge del 1827 non fa più menzione di tale provento.

Da ciò è evidente che le città non sono punto tenute a fare riparazioni ai porti, esse ne hanno soltanto l'amministrazione.

Nel brevetto del 1817, che accorda alla città di Savona il maneggio dei fondi, si parla solo dell'amministrazione economica senza imporle alcun carico. Io poi non posso credere che l'articolo 1 della legge in discussione possa stabilire un antecedente, poichè la legge dice che ai porti si deve far fronte sempre con le tasse d'ancoraggio, ma non dice poi, in caso di deficienza delle stesse, chi debba supplire a queste spese, e se la città e i comuni vi hanno fatto fronte, si è perchè vedevano il vantaggio che ritraevano dai loro porti. Quindi stimo che l'articolo così espresso non rechi veruna alterazione alle legislazione attuale, nè pregiudichi quella che si vorrà stabilire.

Foci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Poichè la chiusura è chiesta, la porrò ai voti. (La Camera approva.)

Ora pongo ai voti l'emendamento del deputato Riccardi: « È accordato sul bilancio del 1850 un sussidio al porto di Savona di lire 120,000 per i restauri e le escavazioni occorrenti al detto porto. »

(Dopo prova e controprova, la Camera lo rigetta.)

Pongo ai voti l'articolo del progetto ministeriale.

MARTINET. Je demande la parole.

PRESIDENTE. È già chiusa la discussione.

MARTINET. C'est pour un amendement. J'espère que l'amendement de M. Riccardi aurait été adopté, mais puisqu'il n'en a pas été ainsi, je dois faire remarquer que l'article 1^{er} est conçu d'une manière bien exacte. En effet il dit:

« Il Governo è autorizzato a far intraprendere sin d'ora al porto di Savona i lavori di ri-stauro e di escavazione occorrenti, e di maggiore urgenza, conforme alle proposizioni contenute nei progetti del genio marittimo. »

Ces projets du génie maritime ne font pas partie de la loi; il faudrait donc tout au moins les énoncer et les incorporer dans la loi. Je vois bien que dans le rapport il est fait mention de deux projets, l'un du 30 octobre 1846, et l'autre du

30 juillet 1848; mais il ne suffit pas que ces dates soient indiquées dans le rapport. Il faut, selon moi, qu'elles soient mentionnées dans la loi elle-même. Autrement il n'y a dans celle-ci que du vague, et les difficultés qu'ont démontrées l'honorable monsieur Riccardi et quelques autres de nos collègues deviennent encore plus évidentes. Je demande donc qu'on indique dans la loi la date de ces projets.

JACQUEMOUD ANTONIO. Je demande la parole.

PRESIDENTE. Demando se quest'aggiunta del deputato Martinet, che tende a che sia nella legge precisata la data dei progetti a cui questa legge medesima si riferisce, sia appoggiata.

(È appoggiata.)

JACQUEMOUD ANTONIO. Quant à moi, je demande la suppression de ces mots: *conforme ai progetti del genio marittimo*. La Chambre n'est pas appelée à voir de quelle manière ces travaux se font. Dès l'instant que nous autorisons le Gouvernement à faire exécuter ces travaux au port de Savone, il est bien certain qu'il les fera exécuter suivant les projets dressés par le génie maritime. C'est donc là une clause complètement inutile; c'est de plus une condition qui préjuge la question elle-même d'un plus fort subsidé à octroyer à Savone, attendu qu'il pourrait résulter de ces projets que la somme nécessaire s'élevât à 500,000 livres au lieu de s'élever à 120,000 livres, ainsi que l'a proposé M. le ministre. Tous les jours MM. les ingénieurs donnent leurs devis, et un commencement d'ouvrage en nécessite absolument la continuation et la fin; outre la subordination forcée d'une partie d'ouvrage à l'autre partie, il ne faut pas perdre de vue la question des augmentations d'œuvres imprévues, car les plans sont élastiques, les devis sont toujours d'une estimation approximative. Nous savons que les projets du génie maritime pour les ouvrages à faire au port de Savone, exigent une dépense d'au moins 500,000 francs. Toutes les parties du plan se lient et s'enchaînent rigoureusement les unes aux autres; exécuter les premiers ouvrages sans faire les seconds, ce serait se mettre dans le cas de voir ces travaux périr sous l'atteinte des eaux. Le plan général est connéxé en tout. Ainsi au lieu de dépenser la somme de 120,000 francs, il faudrait nécessairement en dépenser 500 à 600 mille francs. Différemment, en s'en tenant au chiffre de 120,000 livres, les ouvrages se feront à moitié, ce qui ne pourrait pas tenir; les autres parties devraient être faites d'urgence pour protéger et sauvegarder les constructions commencées.

Il est donc certain que si nous laissons subsister ces paroles: *conforme ai progetti del genio marittimo*, c'est comme si nous votions 500,000 au lieu de 120,000 livres.

En accordant 120,000 francs sans nous astreindre à aucun projet obligé, nous savons ce que nous dépensons. C'est à la ville de Savone à voir, à prendre ses mesures, à n'exécuter dans son port que des travaux de première urgence, dont les frais ne dépassent pas 120,000 francs.

Ainsi soit parce que les mots de la dernière partie de l'article premier sont complètement inutiles, soit parce qu'ils préjugent sur la somme totale des dépenses qui peuvent être faites, je demande la suppression de cette formule: « conformément aux propositions contenues dans les projets du génie maritime. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io acconsento alla soppressione, non tanto dirò per le buone ragioni addotte dal signor Jacquemoud, quanto per l'urgenza che ravviso di dover provvedere a quei lavori. Io non ho visto in qual condizione si trovi il porto di Savona, ma non so se possano esservi lavori più urgenti di quelli da me accennati,

e per conseguenza vorrei che la somma fosse assegnata, senz'altro vincolo che quello di fare i lavori più urgenti. Ecco perchè io acconsento alla chiesta soppressione.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiata la soppressione proposta dal deputato Jacquemoud.

(È appoggiata.)

FARINA P. Io ho bisogno di spiegarmi su quello che ho detto, perchè credo che assolutamente bisogna introdurre una modificazione nell'articolo. Il signor Del Carretto mi diceva, che la legge ha attribuita l'amministrazione alle città. Io non so come abbia ravvisata opposizione tra lui e me, poichè non ho mai detto che la legge obbligasse le città a sopportarne il peso; ho detto che attribuiva alle città i diritti di ancoraggio, incaricandole di fare le spese di riparazione dei porti. Se questi diritti non bastavano, potevano ricorrere al Governo; ma siccome per lo più egli nulla accordava, così bisognava che concorressero le città nella spesa. Ma io non ho mai detto che il Governo ve le obbligasse. Ora, questa legge togliendone l'amministrazione alle città, trasporta l'incarico di eseguire i lavori nel Governo. Per conseguenza io opino che, trattandosi di una legge di applicazione, non di principii, si debba persistere nelle massime delle leggi preesistenti. Il signor ministro risponde a questa osservazione, dicendo che si farebbe credere che si voglia conservare la legge; ma io rispondo, che questo è affatto erroneo; quando si fa una legge *hic et nunc*, bisogna coordinarla colle leggi preesistenti. Ora le leggi preesistenti sono quelle che attribuiscono le riparazioni alle amministrazioni comunali; se si vuole in questo caso fare diversamente non si costituisce senza speciale motivo un'eccezione alla legge generale che tuttora sussiste. Verrà il momento di riformare la legge per tutti, allora la riformeremo, ma siccome ora la legge generale non è riformata, trattandosi di una semplice applicazione, non vedo il motivo di mettere l'applicazione in urto col principio generale quale è quello che io ho indicato, conseguentemente io direi che si dovesse accordare un credito al Governo per far intraprendere sin d'ora i lavori di ristaurazione, e di escavazione occorrenti al porto di Savona; fin qui come sta nel progetto, e poi aggiungerei a modo di emendamento:

« Lasciando, quanto all'esecuzione, le cose nello stato nel quale si trovano in forza delle leggi vigenti. »

DEL CARRETTO, relatore. Credo di interpretare il voto della Commissione accettando la soppressione della seconda parte dell'articolo 1. Si credette di non citare precisamente le perizie dei lavori compilate dal genio marittimo, perchè non si tratta di eseguirle per intero, ma solo per una parte, e quindi non si poteva riferire una perizia la quale non era del tutto attuabile: quanto poi all'osservazione fatta dal deputato Farina, sono di avviso che il voto testè emesso dalla Camera abbia già definita la questione; aggiungerò in prova che il Governo cedeva alle città la sua amministrazione, che gli introiti dei porti non vanno nelle casse civiche, esse non li esigono, vi è una cassa speciale, la quale si conserva precisamente sotto il nome di cassa dei porti, dessa è proprietà del Governo, ma è poi a spesa delle città amministratrici.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta del signor Jacquemoud per la soppressione delle parole « conforme alle proposizioni contenute nei progetti del genio marittimo. »

(La Camera approva.)

Pongo ai voti l'articolo, che rimane così concepito:

« Il Governo è autorizzato a far intraprendere sin d'ora al porto di Savona i lavori di ristaurazione e di escavazione occorrenti, e di maggiore urgenza. »

(La Camera approva.)

Viene l'articolo 2 :

« Per questi lavori è aperto al ministro dei lavori pubblici un credito straordinario di lire 120,000, da iscriversi sul bilancio 1850. »

Lo ponga pure ai voti, se nessuno chiede di parlare a questo proposito.

(La Camera approva.)

Leggo l'articolo 3 :

« Il ministro dei lavori pubblici, quello della guerra e marina, e quello delle finanze, per quanto a ciascheduno concerne, cureranno l'esecuzione della presente legge, ecc. »

Pongo ai voti quest'ultimo articolo.

(La Camera approva.)

Si procede allo scrutinio segreto.

Nello stesso tempo invito i signori deputati a deporre una scheda per l'elezione di un membro della Commissione del bilancio.

La ballottazione dovrà cadere sopra i signori Riccardi e Carquet.

Risultato della votazione della legge :

Votanti	110
Maggiorità assoluta	56
Voti favorevoli	97
Voti contrarii	15

(La Camera approva.)

NOMINA DI UN COMMISSARIO PER L'ESAME DEL BILANCIO.

PRESIDENTE. Per quest'uopo si estrarranno a sorte sei scrutatori per l'esame delle schede.

PALLIERI. Mi pare che, trattandosi di una semplice ballottazione, si potrebbe procedere all'esame delle schede dall'ufficio stesso della Presidenza.

PRESIDENTE. Se questo è l'avviso della Camera si potrà procedere fin d'ora a questo esame.

Voci. Sì! sì!

Si procede all'esame delle schede.

Risultato dello scrutinio :

Votanti	107
Riccardi ebbe voti	58
Carquet	49

Il signor Riccardi è nominato membro della Commissione del bilancio.

MOZIONE DEL DEPUTATO JACQUIER PER LA CONVOCAZIONE DEL COLLEGIO DI TORRIGLIA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge sull'abolizione dei diritti differenziali.

JACQUIER. Je demande la parole.

PRESIDENTE. Prima leggerò il progetto di legge, e poi l'avrà.

JACQUIER. Ce n'est pas sur la loi que je voudrai parler.

PRESIDENTE. Allora ha la parola.

JACQUIER. Je désirerais adresser une interpellation au Ministère sur l'élection future de Torriglia. Il y a quelques jours, à propos de l'élection de ce même collège, une inter-

pellation fût également adressée à M. le ministre de l'intérieur. Une discussion s'établit sur la question de savoir si le collège électoral devait se tenir à Savignone ou à Torriglia. La question présentait quelque doute et l'ordre du jour proposé par M. le député Bertolini ne fût pas adopté; mais aujourd'hui que l'élection du député de Torriglia vient d'être annulée, il est important de faire cesser les doutes qui naissent de la confrontation des lois sur cette matière.

Par ces motifs, je demanderai à M. les ministres présents quel jour il veulent fixer pour cette discussion.

PRESIDENTE. La questione è già stata agitata, e si è già votato su di essa l'ordine del giorno.

JACQUIER. Il me semble que la question n'avait pas été présentée sous ce point de vue, que c'était plutôt un blâme au Ministère d'avoir choisi Savignone et non pas Torriglia.

En raison du doute je ne votai pas le blâme, mais aujourd'hui ce n'est plus la même question et pour éviter d'ultérieurs embarras, il est convenable de décider le lieu du collège électoral.

PRESIDENTE. A risolvere questo dubbio, la sola Camera non basta, ci vuole il Parlamento.

PALLIERI. Io non credo che possa esservi dubbio sulla questione...

PRESIDENTE. Non si tratta ora di mettere in discussione questo dubbio...

PALLIERI. Io desiderava di contrapporre alcune osservazioni a quelle che ha fatto l'onorevole preopinante.

Una voce. L'ordine del giorno!

PALLIERI. Se mi permette la Camera, non dirò che poche parole in risposta a quanto disse l'onorevole preopinante.

PRESIDENTE. Osservo che si è proposto l'ordine del giorno, perciò lo debbo mettere ai voti.

CADORNA. Chiedo la parola.

Faccio osservare che quando un deputato domanda di interpellare il Ministero non si può, nè si debbe impedirglielo. La Camera, udita l'interpellanza e la risposta del Ministero, può, se lo vuole, passare all'ordine del giorno; ma il decidere che il deputato non possa interpellare il Ministero sarebbe contrario ai diritti dei deputati, alla dignità della Camera.

PRESIDENTE. Osservo al signor deputato Cadorna che il signor Jacquier pose la quistione sopra un'interpretazione legislativa, ed è perciò che io ho osservato che non poteva essere il caso di quell'interpretazione con un voto della Camera, ma che era necessario il concorso degli altri poteri.

CADORNA. Rispondo al signor presidente che il signor Jacquier non propose di interpellare il Ministero per provocare una decisione legislativa; ma qualunque sia l'interpellanza, la Camera deciderà a suo tempo, e quando l'avrà udita pronunzierà sulla questione come crederà meglio. Ma ora non si tratta di prendere su di ciò decisione alcuna; la quistione consiste in vedere se la Camera vorrà ammettere il signor deputato Jacquier a fare in un certo determinato giorno una interpellanza al Ministero relativamente al collegio di Torriglia, e dico che noi non possiamo, non dobbiamo negarglielo.

PRESIDENTE. Domando se l'ordine del giorno proposto è appoggiato.

(È appoggiato.)

VALERIO L. Io propongo la quistione pregiudiziale sull'ordine del giorno. Io non credo che sia in facoltà della Camera il togliere il diritto assoluto che compete a tutti i rappresentanti della nazione d'interpellare i signori ministri sopra un punto qualunque che essi possono riputare dubbio, e su cui credono utile chiamare rischiarimenti al potere ese-

cutivo; questo sarebbe contrario interamente ai precedenti della breve nostra storia parlamentare.

Io non vidi mai in tutte le interpellanze che ebbero luogo nelle quattro Legislature che nessuno dei deputati abbia abusato del diritto d'interpellanza al Ministero, come nessuno dei ministri che occuparono il potere si rifiutò mai di rispondere alle interpellanze dei deputati.

Io non penso che vi sia occasione o motivo d'introdurre una nuova giurisdizione, un nuovo modo di regolarci in questo genere di cose. Io credo che la Camera non può fare a meno di consentire all'onorevole deputato Jacquier d'interpellare i signori ministri, e qualora si trovasse quest'interpellanza od irregolare o fuori di luogo, allora la Camera potrà deliberare o passare all'ordine del giorno.

Io credo che, negando questo diritto, la Camera infliggebbe uno sfregio immeritato all'onorevole deputato interpellante, e che la Camera farebbe insieme un grave torto a sé medesima (*Segni di adesione*).

PRESIDENTE. Domando se la questione preliminare è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata la metto ai voti.

(È approvata.)

JACQUIER. Je me réserve toujours mon droit de faire des interpellations à M. le ministre de l'intérieur.

SANTA ROSA P., ministro di agricoltura e commercio. Non essendo presente il signor ministro dell'interno, e cominciando domani la discussione sulla legge per l'abolizione del foro, al Senato, non saprei dire quando potrebbe essere in piena libertà per soddisfare al signor deputato interpellante intorno a questa materia.

Se volesse rimandare questa interpellanza ad alcuni giorni dopo, forse un po' più tardi, potrebbe essere che egli avesse miglior agio a verificare la materia, e rispondere più soddisfacentemente.

JACQUIER. Quel que soit le jour, cela m'est indifférent. Seulement je demande que M. le ministre ne convoque pas le collège électoral avant d'avoir répondu à mon interpellation.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'ABOLIZIONE DEI DIRITTI DIFFERENZIALI CON LE POTENZE CHE OFFRIRANNO RECIPROCIÀ.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge concernente l'abolizione dei diritti differenziali con quelle potenze che offriranno reciprocità.

Il signor ministro d'agricoltura e commercio accetta i cambiamenti fatti dalla Commissione?

SANTA ROSA P., ministro d'agricoltura e commercio. Questi cambiamenti non essendo sostanziali alla materia, non ho difficoltà a che la discussione si apra sulla formola proposta dalla Commissione.

PRESIDENTE. Leggerò dunque il progetto della Commissione. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 551.)

La discussione è aperta sul complesso.

PEYRONE. Signori, il giudizio che verrà da ciascuno portato intorno alla convenienza ed utilità del progetto di legge in discussione, col quale vengono tolti ed aboliti i diritti differenziali sui cereali, vini ed olii importati da bastimenti coperti da bandiera estera, sarà, non havvi dubbio, conforme alla preconcepita opinione sulla quistione del libero scambio o della protezione da adottarsi dai diversi Stati nelle com-

merciali transazioni; quistione questa che, ognor discussa, rimane tuttora allo stato di soluzione, in quanto che si va a rilento dai diversi Governi ad applicare i principii del libero scambio non già perchè vi esista dissenso sulle massime teoriche, ma sibbene per gli interessi contrari che il più delle volte hanno il sopravvento sopra gli stessi riconosciuti ed adottati principii della scienza. Quindi mentre io mi associo di buon grado ai motivi addotti dal signor ministro del commercio in appoggio della legge da lui presentata, e che trovo utile al nostro paese ed al nostro commercio che sieno abrogati i diritti differenziali di cui si trattava, devo far presente alla Camera che questa mia opinione deriva solo da che il prodotto del vino e dell'olio, eccedendo il consumo che se ne fa nel nostro Stato, egli è certo che per facilitarne l'esportazione dobbiamo cercare di avere dalle altre nazioni ogni facilità possibile; e tali facilità certamente non si possono sperare che accordando alle nazioni medesime consimili favori.

L'abrogazione poi dei diritti differenziali sui cereali, a mio credere non potrà a meno che esserci di grande vantaggio. Infatti nel nostro paese il prodotto dei cereali è appena sufficiente per il consumo interno, di modo che un anno solo che fallisca, o venga meno il raccolto, tosto se ne fa sentire la deficienza coll'incarimento dei medesimi, con danno e patimento delle classi povere e massime agricole. E ciò è tanto più vero, in quanto che in epoca a noi vicina abbiamo veduto che il Governo fu costretto a sospendere momentaneamente i diritti differenziali che gravitavano sulle importazioni de' cereali fatte dai bastimenti. Quindi io non posso a meno che dare il mio voto a favore della proposta legge.

Nella parte però che io non posso così facilmente assentire col signor ministro del commercio si è in quella che, parlando il ministro medesimo nei motivi precedenti il progetto di legge di cui si tratta, delle sue opinioni in materia commerciale, esprime la fiducia che le nazioni dell'Europa, ed anche gli Stati Uniti d'America, convinte dai principii stabiliti da celebri economisti, sieno per entrare quasi di comune accordo nella via del libero scambio in materia commerciale. Io per me dubito che molti ostacoli si avranno ancora a superare prima che sia raggiunto lo scopo per gli interessi delle diverse nazioni, i quali si frappongono ancora al risultato in materia industriale. Credo di più che, sebbene sia vero che gli sforzi fatti dagli economisti abbiano accelerate le tendenze per il libero scambio, sia tuttavia verissimo che la mutazione delle idee in materie commerciali debba ascrivarsi, non tanto ai principii, alle astratte teorie, ma sibbene all'interesse che hanno le nazioni ad adottare il sistema del libero scambio o della protezione. Infatti la prima nazione che entrò nella via del libero scambio è certamente l'Inghilterra coll'atto del Parlamento di giugno dello scorso anno; ma quello che penso al riguardo, si è che quella nazione, non tanto dagli economisti fu tratta a sanzionare tale atto, quanto dal suo interesse, e, direi quasi, dalla necessità.

L'Inghilterra, signori, propugna la libertà del commercio come la libertà politica dei popoli, sempre quando ravvisi questo sistema di suo interesse. Il famoso atto di navigazione seguito sotto il protettorato di Cromwel, sebbene ripugnante con tutti i principii della scienza economica, fu tuttavia mantenuto fino ai nostri giorni, perchè la nazione inglese con quell'atto ebbe quasi il monopolio del commercio, perchè acquistò ricchezze, preponderanza sopra le altre nazioni, perchè con questi mezzi arrivò a soggiogare immense popolazioni, perchè in fine vi era il suo interesse. Se non che, mentre l'atto di navigazione di Cromwel produceva questi effetti

così favorevoli alla nazione inglese, le altre nazioni, e principalmente la Francia, prendevano maggior incremento nel loro commercio, nascevano altri rami d'industria, e gli esistenti si perfezionavano, le bandiere dei loro bastimenti mercantili si spiegavano nei più lontani mari, e le cose si fattamente progredivano, che l'interesse della nazione inglese imperiosamente richiedeva che l'atto di Cromwel fosse modificato, e si facesse un rapido passaggio dalla assoluta protezione al libero scambio. Poichè, avuto riguardo alla condizione del commercio delle altre nazioni, ed all'estensione del medesimo, l'atto di navigazione di sopra menzionato, per il quale l'Inghilterra aveva prima il monopolio del commercio, l'atto medesimo l'avrebbe ridotta all'isolamento, avuto massime riguardo alla topografica posizione dei tre Regni Uniti: quindi fu una necessità per quei celebri uomini di Stato il far abnegazione ai principii sostenuti durante la loro lunga carriera con adottare quelli proclamati dai loro avversarii, e fatti consoni all'interesse della loro nazione. Il signor ministro del commercio indicò inoltre come gli Stati Uniti d'America e l'Olanda fossero in via d'accostarsi ai principii del libero scambio: quanto agli Stati Uniti d'America mi pare che vi possa esser qualche dubbio in proposito, perchè dietro i documenti ufficiali che ultimamente ci sono pervenuti ed emanati dal Governo di quel paese, sembra all'incontro potersi arguire che si pensa ad adottare massime contrarie: rispetto all'Olanda, avendo bisogno la medesima di importare i generi appunto su cui pesano i diritti differenziali, ed avendo essa a favorire l'esportazione dalle sue ricche colonie, nessun dubbio che havvi per lei bisogno ed interesse di mettersi a livello coll'Inghilterra e colle altre nazioni, rispetto alla quistione di cui si tratta: finalmente per ciò che riguarda la Francia, io credo che la repubblica inclini più al sistema della protezione, di quello che vi fosse propensa la monarchia istessa. Del rimanente, se io ho accennato alle suddette difficoltà, ciò non fu già, come dissi di sopra, per oppugnare alla legge cadente in discussione, ma sibbene perchè tendendo l'abrogazione dei diritti differenziali sui cereali, vini ed olii a produrre l'istesso sistema sui rami d'industria con un esorbitante abbassamento delle tariffe doganali, vorrei che in ciò dal nostro Governo si imitasse la vicina Francia, la quale mentre applaude agli apportatori e propugnatori delle novelle dottrine, mantiene però una sufficiente protezione per quei rami di nazionale industria che non possono sostenere la concorrenza delle altre nazioni, e massime della rivale Inghilterra.

Nè vorrei che alcuno si inducesse a credere che io sia amico della troppa protezione all'industria nazionale; per lo contrario io sono di opinione che accordandole una eccessiva protezione, si verrà a favorire il contrabbando con danno dell'erario, e colla rovina dei negozianti onesti, i quali nello smercio non potranno sostenere la concorrenza di quelli meno delicati ai quali il contrabbando suppedita un mezzo per raddoppiare il loro guadagno. Aggiungerò di più che dall'eccessiva protezione non solo ne derivano i suaccennati inconvenienti, ma che inoltre si rende l'industria nazionale inerte, stazionaria, ciò che equivale ad un totale deperimento; e che ciò sia vero, il nostro paese ne fece il triste esperimento, giacchè fino al principio del nostro secolo, od anche nel primo scorcio del medesimo si può affermare che il ramo più importante della nostra industria era certamente il lavoro delle sete grezze, la quale industria veniva protetta dall'assoluta proibizione dell'esportazione delle medesime.

Ora che cosa produsse quest'esorbitante protezione?

Ne avvenne che i proprietari dei filatoi, sicuri di un grosso

guadagno, a vece di migliorare il lavoro in quanto alla bellezza e bontà, a vece di cercare di risparmiare la mano d'opera col perfezionamento del meccanismo, indifferenti vedevano gli altri paesi seguir le leggi del progresso in tale ramo d'industria, e la conseguenza di tale indifferenza prodotta dalla eccessiva protezione si fu che le nostre sete lavorate scapitarono. L'industria nostra a tale riguardo fu presso che nulla, ed allora solo si ravvivò quando, permessa la uscita delle sete grezze da alcune provincie dello Stato (ciò che equivale alla libera esportazione), i proprietari dei filatoi si studiarono di emulare le altre nazioni nel perfezionamento di tale ramo d'industria.

Prima di por termine al mio dire vorrei ancora fare una breve osservazione al signor ministro del commercio, ed è che da che il medesimo annunciò alla Camera che sta occupandosi delle modificazioni alle tariffe doganali, mi pare che, essendo possibile, si dovrebbe pur anco adottare altra base per stabilire le tariffe medesime. Al presente la norma regolatrice delle tariffe in alcuni articoli d'importazione è il valore della merce introdotta.

In teoria al certo una base più conforme alla giustizia, all'equità di quella accennata non si può rinvenire: nella pratica avviene tutto il contrario. È provato che il negoziante a grandi capitali, il quale alla delicatezza posponga il lucro, può avere nel suo negozio la mercanzia al prezzo minore dell'8 o del 10 per cento, in concorrenza di un negoziante a fondi misurati, il quale abbia comperata all'estero l'istessa mercanzia, ed al prezzo medesimo. Egli è impossibile che quest'ultimo negoziante possa sostenere nella vendita la concorrenza del primo. Questi già ricco diventerà ricchissimo, quegli andrà in rovina; tali sono gli effetti della base tuttora esistente, regolatrice del prezzo d'entrata di qualche articolo di merci straniere, e mi riservo di dimostrarlo più chiaramente quando la Camera sarà chiamata ad occuparsi di tale questione.

SANTA ROSA P., ministro di agricoltura e commercio. Non credo di dover spendere molte parole per rispondere all'onorevole preopinante, per quanto spetta la sua opinione sulla legge in discussione, giacchè avendo dichiarato di esser pronto a darle il suo suffragio, non mi rimane se non che a ringraziarlo delle sue favorevoli disposizioni.

Bensi debbo confessare di non trovarmi con lui pienamente d'accordo sopra certi punti teorici di dottrina economica; siccome eziandio credo che in alcune obiezioni da lui fatte alla relazione che feci precedere alla proposizione della legge, egli forse non abbia appieno compresa la mente mia.

Anzitutto l'onorevole deputato pensa che la divergenza tra i protezionisti ed i liberi scambiatori sia solo nell'applicazione delle teorie, e non nei principii medesimi a' quali questa s'informi.

Io credo inutile di insistere presentemente sopra questa materia; ma credo di non errare affermando che veramente queste due scuole distano fra di loro nei principii, non meno che nell'applicazione.

A quanto poi il signor preopinante mi notava, che cioè io forse aveva male accennato all'America, dicendo che era entrata anch'essa nelle vie del libero scambio, mentre invece a suo giudizio, ed argomentando dal discorso del presidente degli Stati-Uniti, parrebbe voglia anzi seguire un sistema al tutto protezionista, pregherei il signor deputato a distinguere le due materie fra di loro essenzialmente diverse.

Nella relazione sulla legge attuale ho creduto di poter entrare per opportunità di argomento, a svolgere alcune idee intorno alla libertà degli scambi, e mi è grato di poter avere

occasione di professare che assolutamente io credo la teoria di libertà degli scambi dover prevalere sulla teoria protezionista. A quel proposito adunque io accennai, quanto all'America, che stante l'abrogazione dell'antico atto di navigazione dell'Inghilterra, avrebbe dovuto anch'essa entrare in un più ampio sistema di facilitazioni commerciali, relativamente alle regole di navigazione, le quali costituiscono una materia assolutamente distinta dalla teoria dei liberi scambi, che si svolge e si applica più direttamente nelle varie parti delle tariffe doganali.

L'Olanda, come si è osservato dall'onorevole preopinante, entrò anch'essa in questa via; che poi lo faccia per sola cura del proprio utile, o lo faccia per una professione di fede applicata alla nuova teoria, questo veramente non tocca il merito della questione; noi accettiamo il fatto, che l'Olanda la quale pure ha un interesse grandissimo di esercitare una navigazione sua propria, giacché nelle sue possessioni coloniali ha stabilito una società commerciale amplissima alla quale il Governo stesso partecipa, ha rinunciato spontaneamente alla protezione speciale della propria navigazione, per agevolare la navigazione estera; d'onde non possiamo a meno di trarre argomento favorevole per l'applicazione, eziandio presso di noi, della teoria della libertà di navigazione. Si citò la Francia, ma quanto ad essa, io confesserò che non la piglierei mai a modello nelle teorie economiche, specialmente quando trattisi di riforma delle tariffe doganali.

La Francia mostra di volersi mettere in una via assolutamente contraria a quella che l'Inghilterra si aprì coll'abolire le leggi eccezionali dei cereali, e della quale già comincia a sentir le benefiche conseguenze, mentre all'invece la Francia si può dire veramente ridotta nella condizione di colui che si condanna all'isolamento, e per tal modo privandosi dello altrui concorso, e diminuendo l'efficacia della propria opera, trovasi poi a difettare delle cose le più necessarie; a vece che associandosi agli altri crescerebbe la produzione non solo in rapporto ai suoi bisogni, ma in modo a questi superiore così da avere, oltre il bisognevole, un superfluo da porre in commercio.

CAVOUR. Il presente progetto di legge non avendo incontrato oppositori, io credo affatto superfluo il cercare di dimostrarne alla Camera l'utilità e la opportunità. Mi asterrò pure dall'entrare fin d'ora nella questione teorica sollevata dall'onorevole deputato Peyrone, riservandomi di trattarla a tempo più opportuno, quando, cioè, la riforma daziaria verrà proposta al Parlamento. Allora io procurerò di chiarire appieno la erroneità dei principii che egli poneva in campo; ma questa sarebbe ora una semplice questione accademica, epperò affatto prematura e fuor di luogo. Bensì io intendo di fare qualche osservazione intorno al testo del progetto di legge che stiam discutendo, per proporre quindi alla Camera una modificazione, o, a meglio dire, un'ampliamento d'applicazione del principio che la informa.

Il Governo nel presentare questa legge si è proposto, per quanto mi sembra, un doppio scopo. Il primo si è quello di conseguire quei vantaggi immediati che direttamente denno derivare dalla soppressione dei diritti differenziali, grazie al maggiore sviluppo, al maggiore incremento che, mediante questa facilitazione, dee ricevere il nostro commercio di importazione. Al qual proposito aggiungerò averci presso di noi ragioni speciali per l'abolizione di questi diritti differenziali. Infatti, i tre articoli che ne sono ora dalle nostre leggi colpiti, cioè i cereali, gli olii, i vini, sono per noi non solo un oggetto d'importazione, ma eziandio un oggetto di commercio, sì di deposito che di transito.

Il porto di Genova, secondo a tutti è noto, è una piazza di deposito importantissima, sì per ragione dei capitali ingenti che si trovano in quella città, sì pel frequente concorso dei forastieri, sì pel numeroso naviglio che essa possiede. Ora egli è evidente che pel commercio di deposito e di esportazione l'abolizione dei dazi differenziali sarà utilissima: una parte del commercio di grano, che si faceva altre volte da Genova cogli altri porti del Mediterraneo e dell'Oceano, fu perduta appunto a cagione dei dazi differenziali che non esistevano nel vicino porto di Livorno.

Ma un altro scopo si prefiggeva eziandio a mio credere il Governo nel proporre la presente legge; egli mirava, cioè, ad ottenere dalle altre nazioni vantaggi corrispondenti a quelli che siamo loro per offrire relativamente al commercio marittimo, ond'è che vi proponeva di dichiarare in modo assoluto che l'abolizione dei diritti differenziali non avrebbe luogo se non per quelle nazioni che avrebbero adottato il principio di reciprocità.

Quantunque io riconosca lodevolissima questa intenzione, credo che, adottando il progetto quale ci viene proposto, si andrebbe contro allo scopo, al quale pur mirano, e il Governo e la Camera; e per fermo, tutte le facilità commerciali non consistono, o signori, nelle abolizioni dei diritti differenziali, nel rendere uniformi i dazi sopra le derrate qualunque sia la bandiera che le porti, ma si possono ottenere da altre nazioni dei compensi, delle facilitazioni commerciali assai più importanti che l'abolizione di questo semplice dazio differenziale.

Ma se noi trovassimo alcune nazioni, le quali per ragioni politiche, o per opinioni erronee in materia economica non volessero acconsentire assolutamente a questa abolizione di diritti differenziali per il naviglio sardo, ma fossero disposte ad entrare in trattative per accordarci altri compensi daziarii, sarebbe egli opportuno d'impedire al Governo di entrare in queste trattative, e di cercare di ottenere questo compenso mediante l'abolizione dei diritti differenziali a favore di queste nazioni?

Renderò chiara quest'idea con un esempio, ch'io trarrò dalla vicina Francia. Qualunque sia il vantaggio che da noi si possa offrire alla nazione francese, sarebbe pur sempre una illusione lo sperare che essa voglia rinunciare in favor nostro, in modo assoluto, al sistema dei diritti differenziali, giacché se li abolisse per noi, dovrebbe abolirli per l'Inghilterra eziandio, e per l'Austria; dovrebbe fare una rivoluzione radicale nel suo sistema economico.

Il che pur troppo io non posso sperare, quantunque io pensi che il sostituire il principio della libertà degli scambi a quello della protezione sarebbe forse il miglior modo che la Francia potesse avere per guarirsi dal morbo politico, economico e sociale che la travaglia. Ma sgraziatamente gli interessi egoisti in Francia hanno formato una coalizione così potente, da rendersi impossibile, per molto tempo, il trionfo delle sane e rette idee economiche.

È pertanto un'illusione assoluta lo sperare che la Francia voglia consentire all'abolizione dei diritti differenziali con noi, ma non sarebbe invece fuor di luogo lo sperare che essa acconsentisse ad alcune riduzioni daziarie, le quali pur sarebbero per noi un larghissimo compenso all'abolizione dei nostri diritti differenziali in suo favore. Se, per esempio, la Francia offrisse di ridurre del 50 per 100 i diritti che gravitano sopra i nostri olii, a condizione che noi abolissimo i diritti differenziali, noi non dovremmo esitare un istante ad accettare tale proposta, poichè l'abolizione per parte nostra dei diritti differenziali relativamente alla Francia sarebbe una

cosa puramente illusoria e di nessuna conseguenza pel nostro commercio, il quale invece rinverrebbe non piccoli vantaggi da quella riduzione nella tassa daziaria.

Al qual uopo ritenga la Camera come quelli non colpiscono che tre soli generi, ossia i vini, gli olii ed i cereali. E fra questi, soli i due ultimi hanno qualche importanza nel nostro commercio. Che anzi gli olii nemmeno non si trafficano su scala abbastanza grande e considerevole, perchè possano considerarsi come di primo momento.

Sopra un'unica derrata importante, cioè sopra i soli cereali, possono i diritti differenziali esercitare un'influenza considerevole, perchè essa è la sola che dia luogo ad un commercio d'importazione molto attivo e ragguardevole. Ma i cereali noi li tiriamo, per la massima parte, dalle provincie limitrofe al mar Nero e dalla Turchia; e qualche volta eziandio da alcuna regione litorale dell'Adriatico. Ora la marina mercantile di Genova è in grado di poter fare questo commercio a condizioni molto migliori che non la marina francese, essendo più antiche e più universali le relazioni commerciali della prima che non di quest'ultima.

Epperò l'abolizione dei diritti differenziali sopra i cereali a favore della Francia non porterebbe, io credo, alcuna perturbazione nell'attuale stato del nostro commercio.

Le nazioni che possano fare fino ad un certo punto concorrenza alla nostra, in fatto di commercio marittimo nel Mediterraneo, sono l'austriaca e la greca; ma quanto alla marineria francese non vi è probabilità di sorta che rechi alcun danno al nostro commercio marittimo. Perchè adunque apporre alla sanzione del principio della libertà degli scambi una condizione che ne toglie il mezzo di ottenere un contraccambio reale in compenso, quale sarebbe appunto quello della diminuzione del dazio sugli olii, sui risi, e su altre derrate che noi esportiamo in Francia? Al qual uopo è pur da notare che quanto si dice per la Francia potrebbe anche dirsi per la Spagna, nonchè forse per altre nazioni.

Io credo quindi poco consentaneo ai principii ai quali la legge s'informa, poco consentaneo allo scopo che si prefiggeva il Governo, quello cioè di avere un mezzo di ottenere dalle altre nazioni compensi commerciali, lo imporre, come condizione assoluta dell'abolizione dei diritti differenziali rispetto alle altre nazioni che esse ci accordino una perfetta reciprocità.

Io quindi vorrei modificato l'attuale progetto di legge in questo senso: cioè nel 1° e nel 2° articolo toglierei affatto tutta la frase che si riferisce alla reciprocità, ma aggiungerei un 3° articolo col quale direi:

« È fatta facoltà al Governo di mantenere i diritti differenziali già esistenti, a carico di quelle nazioni che, non accordando la reciprocità, non offrissero sufficiente compenso. »

In questo non si farebbe altro che seguire il sistema inglese. Se non erro, la legge di navigazione inglese contiene una clausola a un dipresso identica a quella che ho l'onore di proporre alla Camera, che mi lusingo sia favorevolmente accolta, sul riflesso che mira in realtà a render più agevole, più sicuro e più ampio il conseguimento del fine al quale nella legge si mira.

FARINA P. Le cose dette in massima dall'onorevole preopinante mi sembrano degne di considerazione.

Io credo però di dover osservare che egli ha esteso non poco il senso della restrizione contenuta nell'atto della navigazione inglese, giacchè l'atto della navigazione inglese non contiene precisamente una riserva di non accordare la reciprocità a quelli che non accordano altri vantaggi, ma sibbene un diritto di toglierla a quelli che non accordano reciprocità

di trattamento. Quanto ai diritti di bandiera è bensì riconosciuta la questione di reciprocità, ma è considerata soltanto la questione di reciprocità quanto al trattamento dei diritti di bandiera e non altre.

L'articolo è così concepito:

« Art. 10. Si è ordinato che nel caso in cui si dimostri a S. M. che i bastimenti inglesi sono assoggettati in qualche paese straniero a proibizioni o restrizioni nei viaggi che intraprendono, e a riguardo degli articoli che possono importare ed esportare da tale paese, potrà S. M. (se lo creda conveniente) con ordine in consiglio imporre delle proibizioni o restrizioni sui bastimenti di tale paese straniero, tanto per i viaggi nei quali si potrebbero impegnare, quanto per gli articoli che potrebbero importare o esportare da qualsivoglia parte del Regno Unito, o dalle possessioni inglesi in qualsivoglia parte del mondo, anche ponendo, se lo penserà utile, i bastimenti di tali nazioni nei porti inglesi sullo stesso piede dei bastimenti inglesi nei porti di quelle. »

Ora la legislazione inglese lascia bensì in facoltà al Governo di imporre delle restrizioni a quelli che non accordano la perfetta reciprocità, ma non dà facoltà al Governo di servirsi di questa abolizione dei diritti differenziali, come di un mezzo generico non riferibile semplicemente alla navigazione, ma valevole altresì per ottenere dei miglioramenti commerciali di qualsivoglia genere.

La proposta dunque dell'onorevole deputato Cavour, quantunque in sé stessa sia buona, è però in termini tali che io la credo troppo ampia; perchè darebbe facoltà al Governo del Re di fare trattati di commercio, concedendo questa facoltà ad altre nazioni, senza obbligo di sottoporli all'approvazione del Parlamento, poichè sarebbero stati autorizzati antecedentemente. Quindi, sebbene io adotti tutte le cose sanissime che il preopinante ha detto in massima, nell'applicazione però non potrei accostarmi alla sua opinione, perchè mi pare che egli lasci troppa latitudine al Ministero, e che non si segua l'esempio lodevole dell'Inghilterra, ma che troppo si allarghi la facoltà ministeriale. In conseguenza non posso appoggiare l'emendamento dal preopinante proposto.

SANTA ROSA P., ministro d'agricoltura e commercio. Io dichiaro in primo luogo di accostarmi all'emendamento che è stato proposto dall'onorevole deputato Cavour, che, a mio credere, raggiunge realmente meglio del testo della legge proposta dal Ministero e modificata dalla Commissione lo scopo al quale la medesima tendeva. Nè vi osta, a mio avviso, l'interpretazione che il deputato Farina intese dare all'abrogazione dell'atto di navigazione inglese, che anzi io all'incontro penso che la proposta dell'onorevole Cavour più che non il testo attuale del progetto di legge si accosti al vero ed ampio significato di questo celebre atto del Parlamento inglese, nel complesso delle sue disposizioni considerato.

In vero nell'atto di abrogazione dell'antico atto di navigazione inglese non si è espressamente fatta parola dei diritti differenziali che pesino sopra una bandiera o sopra un'altra, ma vi si contiene la deroga ad un principio molto più assoluto.

Anteriormente il commercio di consumo nei tre Regni Uniti non si poteva esercitare se non che sotto gli auspicii di bandiere nazionali, le quali sole avevano la facoltà di esportare dalle colonie dipendenti dal Governo inglese le mercanzie che ne venivano trasmesse per il consumo in Inghilterra.

L'atto del Parlamento di giugno passato, a cui ora si fa cenno, offre a tutte le bandiere estere ampia facoltà di armare e caricare nei porti di tutte le colonie e di far commercio di

retto ed indivetto con i tre Regni Uniti, tranne alcune isole adiacenti, le quali comprende come coste della Gran Bretagna, e per cui proibisce siffatta introduzione.

Gli articoli 10 e 11 di quell'atto del Parlamento inglese danno appunto facoltà alla regina nel Consiglio de' suoi ministri di fare modificazioni, di imporre dei vincoli.

E la proposta dell'onorevole deputato Cavour torna appunto in questi precisi termini; la Camera avrebbe se non che a dichiarare in massima aboliti i diritti differenziali che pesano sui cereali, sugli olii, sui vini ed altri liquidi spiritosi, nonché quelli imposti sull'equipaggio e sullo scafo del bastimento. Stabilita questa massima, che è quella appunto a cui avvisava il Governo, darebbe la Camera facoltà al medesimo, per tutte quelle potenze che non offrirebbero l'assoluta reciprocità, né darebbero sufficienti compensi, darebbe, dico, facoltà al Governo di mantenere questi diritti.

E se consideriamo che l'Inghilterra, la quale è padrona di tante colonie, di un naviglio immenso, nel fare facoltà a tutte le altre nazioni navigatrici di fare commercio in concorrenza con essa, ha pur creduta opportuna quella riserva, non esiteremo a comprendere la convenienza di riserbare libero il diritto di imporre o non imporre certi diritti, secondochè la maggiore utilità del paese consigli.

Ne è a temersi che, approvandosi l'emendamento Cavour, venga lasciata una troppo ampia facoltà al Governo, perchè quando i diritti differenziali fossero aboliti in massima, il Governo non avrebbe neppure l'obbligo di sottoporre alla sanzione del Parlamento i trattati che credesse dover conchiudere con un'estera potenza, se non quando essi in alcune parti diminuissero le entrate dello Stato.

D'onde conseguita, che qualora, aboliti questi diritti in massima, si lasciasse facoltà al Governo di allargare questa abolizione a favore di quelle potenze che non volendo entrare in questa larga via di progresso e di libertà, darebbero tuttavia compensi equipollenti a questa facilitazione, non eccederebbersi tuttavia mai i confini che importi assegnare all'azione governativa.

CHIÒ. Osservava l'onorevole deputato Cavour come nella presente discussione non occorra parlare di riforma daziaria, in quanto che questa non appartiene al piano della presente legge.

Infatti qual è il vero spirito del presente progetto? Esso consiste tutto nel correggere un errore stato commesso per l'addietro dal Governo. Nè già, così esprimendomi, intendo di accusare gli uomini che ne' passati tempi ressero lo Stato.

Le circostanze d'allora scusano pienamente un errore che ebbe la sua origine nella nobile intenzione di favorire il commercio della nostra marina. I nostri governanti credettero dunque di recare un vantaggio al nostro commercio marittimo facendogli il beneficio del terzo de' diritti di dogana rispetto all'importazione degli olii, vini e cereali.

Ora l'esperienza ha dimostrato, soprattutto dopo la pubblicazione dell'atto di navigazione dell'Inghilterra, che il preteso beneficio tornava a vero danno del commercio nazionale.

Imperocchè questo veniva escluso da' porti esteri per effetto dell'assoluto divieto, ovvero dei fortissimi dazi da cui era colpito dagli Stati stranieri.

Applaudo quindi al disegno dell'onorevole signor ministro di voler correggere questo errore, e di venir così in soccorso del commercio ligure ne' paesi esteri. Ma questo scopo sarà conseguito intieramente appena noi avremo tolta la differenza che pesava fin qui sulla bandiera estera.

Il nodo della difficoltà sta nell'uniformità di tariffa per la

bandiera nazionale ed estera. Ma stabilita una volta quest'uniformità, cesserà ogni pericolo di rappresaglia o di cattivo volere per parte delle nazioni straniere relativamente al nostro commercio marittimo, qualunque sia d'altronde la tariffa uniforme che si adotterà indistintamente per la bandiera nazionale o straniera. Presa sotto questo punto di vista la quistione, io non mi oppongo alla presente legge. Veramente sarebbe mio debito di invocare la sollecitudine del Governo in favore delle angustie in cui trovansi oggi le classi agricole per la presente deprezzazione de' prezzi dei cereali nell'interno. Tuttavia siccome sinora siamo ancora nella discussione generale, così io mi astengo dall'entrare in ulteriori considerazioni a tal proposito; ma quando verremo all'art. 1, mi permetterò di indicare al signor ministro qualche emendamento, il quale senza ledere lo spirito della presente legge, avrà per effetto di rimediare in parte alla crisi agricola già da me menzionata, e di mettere la legge d'accordo coi regolamenti attualmente vigenti.

FARINA P. Mi permetto di osservare al signor ministro che io non ho interpretato, ma ho letto testualmente l'articolo 10 dell'atto di navigazione inglese. Quanto all'interpretazione che vuol dargli per pareggiarlo alla proposta dell'onorevole deputato Cavour, mi occorre di fargli osservare che l'atto del Parlamento inglese accorda al Ministero la facoltà di togliere, non di accordare l'esenzione dei diritti differenziali di navigazione. L'esenzione in forza di quest'articolo è generale, ma è accordata facoltà al Ministero di toglierla quando non sieno gli stessi diritti differenziali tolti negli altri paesi.

Una voce. Fa lo stesso.

FARINA P. No, signori, la cosa è diversa. Altro è che il Ministero possa togliere i diritti differenziali, quando il contraccambio che gli si offre è dei diritti differenziali; altro è che lo possa fare quando gli si offrono altri vantaggi commerciali. Là vi è una limitazione che qui non esiste, perchè il tutto si riduce ad un concambio di abolizione dei diritti differenziali di navigazione cogli altri paesi. Ma qui noi accordiamo una facoltà generale al Ministero di abolire i diritti differenziali per quel corrispettivo che egli crederà opportuno.

Ora, se noi accordiamo questa facoltà generale, il Governo è autorizzato, concedendo l'abolizione del diritto differenziale esistente a carico di altre nazioni, di procurarsi in corrispettivo non più l'abolizione di consimili diritti sulla navigazione, ma quell'altra facilitazione che gli pare e piace. Dunque la facoltà di agire accordata al Ministero non è più relativa soltanto ai diritti di navigazione, ma generale ed estesa a qualunque altro vantaggio dello Stato.

Qui dunque vi è una differenza immensa fra una cosa e l'altra: in Inghilterra il corrispettivo unico che si può esigere è relativo ai diritti di navigazione; qui invece si accorda facoltà al Governo di chiedere un corrispettivo qualunque dipendente da qualsiasi altra cosa che interessi il commercio. Io trovo quindi che il Parlamento, accordando questa facoltà generale al Ministero, rinuncia ad una delle sue prerogative, quale è quella di interloquire su tutti i trattati di commercio. Non vale il dire che il Ministero non è obbligato a sottoporre all'approvazione della Camera tutti i trattati di commercio, mentre è evidente che deve sottoporli tutti, perchè i trattati di commercio portano di loro natura un aumento od una diminuzione nell'introito dei diritti doganali, cosa che non può mai uscire dalle attribuzioni del Parlamento, conseguentemente è impossibile che si possa *a priori* autorizzare il ministro a produrre queste variazioni, non solo colla limita-

zione che si è conservata in Inghilterra relativamente al diritto di navigazione, ma anche relativamente a qualsiasi altra materia commerciale; io quindi credo fermamente che la parità che si è preteso indurre non sussiste menomamente, e quindi non saprei approvare il senso del paragrafo aggiunto.

CAVOUR. Il deputato Chiò avendo in ordine a questa legge parlato dell'avvilimento dei prezzi dei cereali, io credo dover protestare contro quest'opinione, non già perchè io supponga che sia divisa da molti in questa Camera, ma perchè nel paese potrebbe fare una sensazione funesta.

Infatti, molte persone della classe agricola credono che lo attuale avvilimento del prezzo dei cereali sia stato prodotto dalla riforma daziaria operata alcuni anni fa sotto il Ministero del deputato Revel, il quale ridusse il dazio dei grani esteri da lire 6 il quintale a lire 3, riforma che io reputo una delle più salutari che si sieno fatte nei tempi andati. Tale opinione è chiarita praticamente erronea dalla Francia, ove fiorisce, come diceva il deputato di Mondovì, il sistema protettore in tutto il suo vigore, e dove il prezzo dei cereali è minore di quello che lo sia da noi, d'onde rilevasi che il sistema protezionista non può nemmeno mantenere ad un grado elevato il prezzo delle derrate che intende favorire.

Infatti, il prezzo medio del grano in Francia, secondo l'ultima mercuriale che si è pubblicata, non giunge ai 15 franchi l'ettolitro, mentre appo di noi il prezzo medio sale ancora a 17 franchi. Aggiungasi a ciò che in quest'anno l'importazione del grano fu minore che non per lo passato. Noi in un anno medio abbiamo bisogno di 700 mila quintali metrici di grano estero; ed in quest'anno credo che quella quantità non sia stata raggiunta, nè lo debba essere. Dai giornali di commercio di Genova sappiamo tutti che il deposito attuale di grano in quella città è molto superiore a quanto ordinariamente è. Vanno pertanto errati coloro che credono che il prezzo attuale dei cereali dipenda dall'importazione eccessiva dei grani esteri. L'avvilimento del prezzo attuale dei cereali ha la sua ragione nell'eccessivo prezzo dei cereali negli anni andati.

Esso, facendo sperare immodici guadagni, ha sopra eccitata la produzione dei cereali, sicchè molti prati furono ridotti per la coltivazione dei cereali e molti terreni furono esclusivamente consacrati a questa coltura, il che fece aumentare la produzione sproporzionalmente ai bisogni della consumazione. Circa poi alla questione, se sia un male o se sia un bene, io non voglio qui discuterla; ma solo osserverò alla Camera, che se il basso prezzo dei cereali è un inconveniente per i proprietari e per i produttori, è di un immenso beneficio per i consumatori. Talchè invece di muoverne lagnanza, io sarei disposto a rallegrarmene col paese. Che se questo prezzo fosse prodotto da una causa costante, se cioè invece di essere cagionato da una produzione anormale, fosse l'effetto di un miglioramento della coltivazione, io farei plauso, e lo considererei come uno dei maggiori vantaggi recatici dal progresso dei tempi; e qualora la legge attuale avesse per effetto di rendere più facile il commercio estero, e di mantenere in un limite discreto il prezzo dei cereali, vedrei in ciò stesso un motivo di più per votare in favore di essa.

Ho atteso pur io all'agricoltura, e so che anche al prezzo attuale si può con lucro coltivare il terreno.

E in risposta all'onorevole deputato Farina osservo che la mia proposizione è molto più ristrettiva di quella contenuta nella legge di abrogazione dell'atto di navigazione. Con essa si stabilì che il Governo della regina è in facoltà di abolire

ogni diritto limitativo per favorire chichessia, epperò anche coloro che non accordino nessuna specie di compenso per l'abolizione dei diritti di navigazione e dei diritti daziarii; e per fermo in oggi, quantunque la Francia non abbia accordato la reciprocità di trattamento all'Inghilterra, pure a suo riguardo non si sono ristabiliti i diritti differenziali, o, per meglio dire, in Inghilterra non vi erano propriamente diritti differenziali, vi era esclusione assoluta di certe derrate, e questa non fu ristabilita. E noi non abbiamo nemmeno fatto sinora veruna concessione all'Inghilterra, eppure godiamo dei benefici introdotti dall'atto di navigazione.

Che se la Camera lo desiderasse, potrebbe prendere visione dell'atto originale, dal quale rileverà come il medesimo lasci l'intera facoltà al Governo di giudicare se si debba o non far godere di questo beneficio le nazioni, le quali non accordano la reciprocità. Qui invece si restringe l'arbitrio del Governo; l'atto si applicherà a quelle nazioni, le quali ci accorderanno la reciprocità relativamente ai diritti differenziali, oppure ce la accorderanno relativamente ad alcune facilitazioni daziarie. Osservo poi alla Camera che da noi i diritti differenziali hanno molto minore importanza che non avessero i privilegi aboliti coll'atto di navigazione. I diritti differenziali non cadono che su tre soli articoli, di cui uno solo ha un'importanza reale, mentre l'atto di navigazione si estendeva a tutto il commercio delle colonie, a tutto il commercio indiretto, a tutto il commercio dei porti europei coll'Inghilterra, per le derrate che venivano dalle altre contrade del mondo. Mi pare impertanto evidentissimo che se una nazione ci offre un compenso daziario che sia di maggior vantaggio per noi, che non debba essere il pregiudizio per l'abolizione dei diritti differenziali, sarebbe un errore massimo il non voler accettare l'offerta.

La limitazione adunque che nel mio emendamento si contiene essendo senza dubbio maggiore di quella contenuta nell'atto di navigazione, io credo che non si possa dedurre dall'esempio dell'Inghilterra la conseguenza che intese trarne il deputato Farina per rigettarlo; spero quindi che, malgrado le osservazioni state fatte in contrario, la Camera lo vorrà adottare.

AVIGDOR. Comme un des membres de la société du libre commerce qui existe en Angleterre, je ne pense pas qu'on me considère comme partisan des privilèges ou qu'on puisse m'accuser d'être ennemi du libre commerce chez nous.

Je divise le discours de l'honorable comte de Cavour en deux parties: la première relative aux idées émises par M. le député Chiò et je trouve les observations de M. de Cavour rationnelles, logiques, sensées ainsi que le doit également reconnaître tout homme qui connaît les affaires commerciales et industrielles. La deuxième partie est relative aux droits différentiels.

M. le député Cavour veut que le Gouvernement ait la faculté d'accorder aux autres Gouvernements ce que ceux-ci n'ont pas le droit d'accorder au nôtre. Il veut que l'on donne au Ministère une faculté dont il peut user sans l'autorisation du Parlement. M. de Cavour suppose qu'en Angleterre il en est ainsi: je crois à cet égard qu'il est dans l'erreur. Une telle faveur n'est dévolue ni à la reine, ni à son Conseil. Si la reine accorde quelque faculté à un Gouvernement, celui-ci bien sûr est tenu d'offrir la réciprocité.

Mais en discutant cette question, dans l'hypothèse que l'honorable M. de Cavour ait raison, je le demande, est-ce bien raisonnable, est-ce bien logique de nous comparer à l'Angleterre? Certainement, comme ami du commerce, du libre échange, je voudrais que nous puissions faire comme elle.

Mais cela est impossible. Nous n'avons ni son commerce, ni son industrie, ni sa marine, ni ses colonies. Nous ne pouvons que l'imiter de loin, nous ne pouvons pas la suivre; il faut que nous pensions à ce que nous sommes. Il faut donc borner la question, la rétrécir et la porter sur un seul point. En adoptant l'amendement de M. le comte de Cavour, je le demande, dans quelle position serons-nous vis-à-vis du Gouvernement napolitain, vis-à-vis des provinces de Bari, de Barletta, de Molfetta, et autres de la Pouille qui ont exactement les mêmes produits que notre pays, l'huile, le vin et le blé? Est-ce que nous accorderons au pavillon napolitain qui nous fait déjà une très-grande concurrence dans la Méditerranée les mêmes avantages que nous offrons aux autres? Tout le monde sait que vouloir proposer des améliorations au Gouvernement napolitain c'est comme vouloir introduire l'opium en Chine. Toutes les améliorations possibles, soit politiques, soit commerciales, y sont considérées comme un vrai poison. C'est donc impossible de supposer que ce Gouvernement veuille se mettre sur le même pied que nous à cet égard.

Nous trouvant donc obligés de recevoir ses produits, ce sera le Ministère qui devra juger seul si les faveurs qu'on nous accordera en compensation sont suffisantes. Hé bien! Je pense que c'est trop accorder de faculté à un ministre qui peut se tromper, que c'est une faculté que doit se réserver le Parlement. Je soutiens donc que nous ne pouvons accorder ces facilités qu'aux Gouvernements qui nous offriront la réciprocité. Dans notre situation, nous ne pouvons pratiquer la liberté de commerce sans limites, nous pouvons traiter par exemple avec l'Angleterre, la Prusse, pour obtenir des compensations équivalentes de ces derniers pays.

La proposition qui nous occupe doit être acceptée; mais il faut que le Parlement n'accorde cette faculté au Gouvernement qu'à l'égard des puissances qui usent de réciprocité. Dans quelque temps, tous les pays réclameront le système du libre commerce. La France elle-même sera obligée de se soumet-

tre au progrès. Cependant, j'ose appuyer à ce propos les paroles de M. le ministre du commerce: « la France n'est pas un exemple à suivre, ni à citer. » La France en fait de commerce est encore dans une condition déplorable. On sait que lorsqu'on parle en France de réduire les droits prohibitifs sur les marchandises ou les objets de consommation on soulève des discussions sans fin.

Je répète donc que la France ne doit pas être citée; ce qu'elle sait elle l'a appris de nous. C'est nous qui lui avons appris le commerce, et qui l'avons fait pour elle pendant longtemps; c'est nous qui lui avons enseigné le système des banques; et des Italiens et des Génois furent les premiers qui firent en France les opérations de banque. Et si après avoir été les maîtres, nous sommes devenus les élèves, nous ne le sommes pas devenu cependant au point de jamais prendre la France pour modèle sous ce rapport.

J'engage donc la Chambre à adopter le paragraphe premier tel qu'il a été proposé par la Commission et à rejeter l'amendement de M. Cavour.

PRESIDENTE. Avverto l'oratore che la discussione ora è soitanato sul complesso della legge.

Molte voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. La discussione si continuerà domani.

La seduta è levata alle ore 5 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

- 1° Relazioni di Commissioni che saranno in pronto;
- 2° Verificazione di poteri;
- 3° Continuazione della discussione del progetto di legge sull'abolizione dei diritti differenziali con quelle potenze che offriranno reciprocità;
- 4° Discussione del progetto di legge sulle pensioni degli antichi militari dell'esercito francese.

TORNATA DEL 5 APRILE 1850

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *La Camera non è in numero — Appello nominale — Si scioglie l'adunanza.*

La seduta ha principio al tocco.

AIRENTI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antecedente.

ARNULFO, segretario, legge il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate:

2515. Il Consiglio comunale, unitamente a 72 cittadini di Busca, espone varie considerazioni per far rigettare il progetto di strada ferrata che una società di privati vorrebbe far eseguire tra Torino e Savigliano, fa istanza alla Camera perché voglia adottare all'incontro quella che dalla capitale deve

tendere alla Contea di Nizza, appoggiata da un parere della sua Commissione in tornata dei 20 luglio 1848.

2516. Il Consiglio comunale, unitamente a molti abitanti del comune di Boves, in tutto 244 persone, fanno le stesse considerazioni riferite nella precedente petizione, e muovono all'incirca la stessa domanda, che cioè la strada ferrata progettata alla volta di Savigliano sia protratta fino a Cuneo, ed a Nizza Marittima.

2517. Il Consiglio comunale di Vinadio, unitamente a molti abitanti di quel comune fra tutti in numero di 108, espon-