

TORNATA DEL 6 GIUGNO 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione della riforma della tariffa doganale — Relazione di petizioni riflettenti la medesima — Proposizione del deputato Lanza sull'articolo 37 — Osservazioni del ministro delle finanze — Ordine del giorno motivato del deputato Quaglia — Approvazione di questo — Obbiezioni del deputato Ravina sull'articolo suddetto — Approvazione del medesimo — Discussione sull'articolo 38, Disposizioni speciali al contado di Nizza — Questioni sulla conservazione del porto franco di quella città — Discorsi del ministro delle finanze e dei deputati Farina Paolo, relatore, Faraforni, Santa Rosa e Piccon — Proposizione di quest'ultimo unitamente ai deputati Santa Rosa, Deforesta, Galli e Leonardini.*

La seduta è aperta alle una e mezzo pomeridiane.

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

AIRENTI, segretario, legge il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera:

3950. I Consigli comunali di Utelle, di Contes, di Castellaro, di Gorbio, e di St-Agnès, ricorrono con petizioni identiche per associarsi a quella segnata col numero 3564, relativa alla conservazione del porto franco di Nizza.

3951. Destefanis Evasio, di Casale, lagnandosi che dal Ministero non si sia per anco provveduto sulla sua petizione 4219, con cui chiedeva gli fosse accordata una piazza da caudico, od altro impiego, raccomanda alla Camera di deliberare prontamente sovra l'altra sua petizione portante il numero 2796, relativa allo stesso oggetto.

3952. Molineris avvocato Settimo, di Bricherasio, chiede che sia abolita la categoria delle strade gravate di servitù pubblica.

3953. Alcuni abitanti di Guillaumes, provincia di Nizza, presentano alcune considerazioni in favore della conservazione del porto franco di Nizza.

3954. Il Consiglio comunale della città di Pieve chiede l'abolizione del porto franco di Nizza.

3955. Il Consiglio delegato di Diano Marina chiede che non si adottino dritti differenziali per l'introduzione degli olii dal contado di Nizza.

PRESIDENTE. Pongo ai voti il processo verbale.

Se non vi sono richiami, s'intenderà approvato.

(È approvato.)

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il deputato Brignone ha facoltà di parlare per riferire sulle petizioni riguardanti la conservazione del porto franco di Nizza.

BRIGNONE, relatore. Colle petizioni 3392, 3912, 3918, 3919, 3920, 3927, 3950, 3954, e 3955, i Consigli delegati di Cervo, di Diano San Piero (aggiunto a questo il Consiglio comunale), di Utelle, di St-Agnès, di Gorbio, di Castellaro, di Contes, delle città di Pieve, di Diano Marina, di Dolcedo, e venti consiglieri del comune di Villafalla, provincia di Oneglia, i Consigli delegati di Cipressa, Taggia, e 44 consiglieri e

cittadini del comune di Laigueglia, provincia di San Remo, rappresentano gli uni che la conservazione del porto franco del contado di Nizza, gli altri che la progettata riduzione alla metà del diritto d'entrata degli olii esteri in quel contado sarebbero la rovina della riviera ligure occidentale per la concorrenza che gli olii esteri farebbero agli olii indigeni, tanto per l'introduzione loro nell'interno dello Stato, all'uopo anche, col mezzo di falsati certificati d'origine, quanto per l'introduzione in Francia, e ciò malgrado qualunque cautela si voglia adoperare, esistendo persino in Nizza delle compagnie d'assicurazione per il contrabbando. Dicono non doversi essere linea intermedia di dogana nell'interno dello Stato, lo Statuto opporsi ad ogni sorta di privilegi, che non essendosi coi trattati recentemente conclusi colla Francia ottenuto alcun vantaggio per l'importazione degli olii in quello Stato, almeno non si deve peggiorare ancora la condizione dell'agricoltura e del commercio degli abitanti della riviera occidentale, i quali non hanno altre risorse che la produzione ed il commercio dell'olio, e sono per lo più in istato di molta ristrettezza per la precarietà della loro raccolta, assai dispendiosa, e soggetta ad infinite eventualità.

Aggiungono alcune di quelle petizioni che l'introduzione dell'olio estero nel contado di Nizza con un ribasso di diritto sarà pure assai pregiudizievole alle finanze; che per alcune località della riviera, come per il tratto da Laigueglia sino a Sarzana, dove gli olii riescono di meno squisita qualità, la concorrenza degli olii esteri equivarrà alla riduzione alla metà del reddito degli oliveti e del valore delle proprietà, che il raccolto dell'olio essendo sovente mancante, o scarsissimo, la concorrenza estera toglierà al povero proprietario il compenso dell'aumento del prezzo nelle annate di penuria; finalmente che essendosi tolti ad altre provincie i privilegi di cui godevano, la Camera non sarebbe conseguente al suo voto, non applicherebbe con equa lance lo Statuto, qualora lasciasse sussistere antichi, o creasse nuovi privilegi a favore di alcune località a danno di altre.

Concludono perciò alcuni dei petenti per la soppressione del porto franco di Nizza, e la maggior parte di essi perchè non sia ammessa alcuna differenza nei diritti d'entrata degli olii tra il contado di Nizza e le altre parti dello Stato.

Per secondo in favore della conservazione del porto franco di Nizza, avvi una petizione col numero 3910, composta di

dieci deliberazioni cioè dei Consigli delegati di Torrettas, Trinità, Vittorio, Sant'Andrea, Drappo, Scarena, Saorgio, Bioglio, Falcione, Lucerame, e del Consiglio comunale di Duranus, e due altre petizioni, numeri 3922 e 3923, dei Consigli delegati dei comuni di Turbia e di Molinetto tutti della provincia di Nizza.

Con questa petizione si fa piena e semplice adesione alla petizione contenuta nelle deliberazioni del Consiglio delegato del 14 gennaio ultimo della città di Nizza, tendente a domandare la conservazione del porto franco di quel contado, ed a rappresentare i gravi pregiudizi che gliene derivano dalla soppressione.

Tutte queste petizioni non fanno altro che riferirsi in genere alle ragioni che motivarono la petizione della città di Nizza. Solo quelle dei comuni di Duranus e Lucerame osservano brevemente che le franchigie del contado di Nizza sono il corrispettivo dell'atto deditizio di quel contado alla Casa reale di Savoia dall'anno 1588; che già gravati quegli abitanti dall'imposta del sale e costretti a procacciarsi dall'estero i generi di prima necessità soggetti a diritti d'importazione, sarebbero nell'assoluta impossibilità di pagare le tante nuove gravanze imposte e da imporsi qualora fossero privati delle franchigie sinora godute.

A queste petizioni porse appoggio un'altra lunga petizione sporta da 15 Consigli delegati dei comuni del collegio elettorale di Sospello, portante il numero 3864.

In essa si osserva aver cagionato a quelle popolazioni molto stupore che varii comuni delle provincie di Oneglia e di San Remo abbiano chiesta l'abolizione delle franchigie del contado di Nizza, le quali invece di essere loro dannose sono piuttosto vantaggiose, come quelle che loro assicurano l'approvvigionamento esclusivo dell'olio in Piemonte, lasciando così Nizza inviare i suoi olii in Francia ed in altre contrade estere, quando che questi olii, abolito il porto franco, verrebbero a far concorrenza cogli olii liguri in Piemonte.

Dicesi che l'esser immune un paese dalle dogane non è già essere in istato di privilegio: lo stato naturale essere la libertà, doversi pur eguagliare, per applicare sempre più moderne e razionali dottrine del libero scambio, togliere le dogane ove esistono, non metterle dove non sono.

Narrasi che la provincia di Nizza fu e sarà sempre soggetta a gravissimi guasti in occasione di guerra tra il Piemonte e la Francia, che se perciò le si avesse anche qualche riguardo in tempo di pace, non si farebbe che renderle giustizia; neppure in tempo di pace, non essere quella provincia in condizione eguale alle altre, essere essa divisa per mezzo delle Alpi dal centro dello Stato senza il beneficio di comode strade; il Piemonte trarre dal porto di Genova le merci estere ora viepiù che li unisce una strada ferrata; altre merci estere derivare per la via della Svizzera e della Savoia, quindi nulla o quasi nulla pervenire in Piemonte per lo scalo di Nizza. La provincia di Nizza essere tributaria dell'estero non solo per le derrate coloniali e tessuti, ma ancora per il vino e per i cereali, poco essere il valore dei suoi prodotti interni, molte le contribuzioni invece indirette che paga allo Stato, maggiori in proporzione di quelle delle altre provincie, e eadenti sopra le persone di meno agiata fortuna, perchè cagionate da importazione di generi di prima necessità, mentre quelle delle altre provincie riguardano oggetti suntuari.

Conchiudono i comuni petenti dicendo che il porto franco di Nizza non è un privilegio, ma una necessità, una giustizia; col darsi quel contado al Piemonte non avere potuto rinunciare al solo suo mezzo di esistere, la linea del Varo non essere più difendibile quale linea doganale che come linea stra-

tegica; se si abolisse il porto franco, sarebbe pur impossibile impedire il contrabbando, frattanto si ruinerebbe quella città, il piccolo suo commercio e la provincia tutta; doversi perciò conservare quelle franchigie per compenso anche degli ingenti lavori che si costruiscono a spese dello Stato a favore delle altre provincie, così volere pure la ragione politica.

Un'altra petizione, portante il numero 3933, è presentata da 26 cittadini del comune di Guillaumes, i quali domandano che ove siano quelle località private degli antichi loro privilegi, siccome sono disposte a farne il sacrificio, almeno si concedano loro quei vantaggi di cui godono le altre provincie, e lo Stato prenda a suo carico la costruzione e mantenimento delle strade di cui esse abbisognano per la speciale loro condizione.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SULLA RIFORMA DELLA TARIFFA DOGANALE, E SUL PORTO FRANCO DI NIZZA.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre relazioni, l'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge sulla tariffa doganale.

La discussioneolgeva sull'articolo 37, nel quale il deputato Lanza aveva proposto che fosse concessa la restituzione dei diritti anche all'olio di sesamo.

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina, e d'agricoltura e commercio. Poichè tale questione ritorna in discussione, io debbo far presente alla Camera che, ove s'adottasse la proposta del deputato Lanza, potrebbero forse nascere gravissimi inconvenienti. Quantunque l'olio di sesamo abbia delle qualità ben distinte dall'olio di oliva, ha però col medesimo una tale analogia da non lasciare distinguere, ove sia mescolato in certe proporzioni, l'olio d'oliva puro da un miscuglio di olio d'oliva e di olio di sesamo; ne avverrebbe quindi che accordando un diritto di *drawback* all'olio di sesamo si darebbe un incentivo alla frode.

Quindi il signor deputato Lanza può facilmente persuadersi, come spero la Camera riconoscerà di leggieri, quali inconvenienti potrebbero derivare ove s'adottasse tale proposta. Desidererei che il signor deputato Lanza volesse notare che la Camera si è già dimostrata assai generosa rispetto ai produttori dell'olio di sesamo, adottando una riduzione sul diritto d'importazione della grana molto più larga di quella proposta dalla Commissione; per cui non sarebbe per ora nè necessario, nè opportuno, di andare più oltre accordando ancora loro il *drawback*, il che, mentre potrebbe giovare ad alcuni fabbricanti d'olio di sesamo, potrebbe pure trarsi a partito dai negozianti d'olio d'olivo, con gravissimo scapito delle finanze.

Io invito quindi la Camera a volere respingere la proposta Lanza.

PRESIDENTE. Do contezza alla Camera di un ordine del giorno presentato dal deputato Quaglia su questa questione:

« La Camera, invitando il Ministero a proporre nella prossima Sessione una nuova redazione di legge relativa alla restituzione di dazio di cui nell'articolo 37 della presente, passa all'ordine del giorno. »

Il signor Quaglia ha la parola per isviluppare la sua proposta.

QUAGLIA. Da quanto si è detto nella seduta di ieri, specialmente dal deputato Lanza, risulta, che questo articolo non

comprende tutte le manifatture, tutti i prodotti i quali adoperano in gran parte materie prime tratte dall'estero. Abbenchè il signor ministro ci assicurasse che nessun'altra industria avesse mossa lagnanza per non essere compresa in questa esenzione di dazio, egli è certo che ve ne sono molte le quali, benchè non abbiano chiesta questa restituzione di dazi al ministro, si lagnano però da lungo tempo precisamente di questa differenza e sono incagliate nel loro sviluppo.

Vi è in primo luogo quella dei saponi; in gran parte questo prodotto si fabbrica a Genova, e non con olii del paese, che sono per la maggior quantità di qualità più fina e quindi di maggior prezzo, ma con olii tratti dall'estero; essi pagheranno in conseguenza di quest'ultima tariffa un diritto di 20 lire per quintale sugli olii che introducono.

Si parla della difficoltà di riconoscere l'olio del paese dall'olio straniero adoperato nel sapone che si esporterebbe all'estero, ed a cui si volesse restituire il dazio dell'olio straniero adoperato; io dico, che la Francia non ci vede questa difficoltà, mentre accorda il *drawbach* sui saponi esportati. Per non avere questa facilità ne proviene che i nostri saponi non possono sostenere la concorrenza sui mercati esteri.

La libertà della fabbricazione del pane che generalmente è introdotta, fa sì, che si sono già avviate manifatture perfezionate di farine con molini in grande con macchine ad uso inglese ed americano: esse faranno col tempo concorrenza in prodotto di farina, con grani esteri anche sui mercati all'estero, come ora lo fanno sui nostri le farine americane.

Egli è probabile che col tempo prenderanno un grande sviluppo, e che si potrà introdurre questo genere di manifatture. Sarebbe anche utile che questa nuova sorgente d'industria non fosse incagliata dai dazi; il che certamente non sarebbe darle un premio, ma bensì non mirerebbe che a non colpirlo di un onere che non ha lo straniero. Così sarebbe anche per le fabbriche di raffineria di zucchero, così sarebbe anche per i prodotti chimici, fra cui noterò la grande fabbrica di sali di chinina in Genova, così, per esempio, per i rosolii. Egli è certo che anche in Piemonte, benchè paese vinicolo, lo spirito di vino di migliore qualità è francese, ed infatti vediamo che in Francia ne' loro trattati di commercio insistettero tuttora per diminuzione di dazio all'introduzione da noi, perchè l'introduzione è grandissima. Noi per contro abbiamo una certa tale facilità per fare rosolii di qualità ricercata anche all'estero; questa manifattura avrebbe anche il diritto di avere la reintegrazione del dazio pagato sullo spirito e sullo zucchero, esportando all'estero i suoi prodotti. Così è la fabbricazione della cera, che è molto estesa da noi, sì in Genova che in Piemonte, che lavora quasi totalmente cera di Levante, e che esporterebbe maggior quantità di lavori se avesse dazi meno gravi: così è la raffinazione e la sublimazione dei zolfi, e molte altre manifatture. Con questo io non intendo dire che ogni prodotto estero, impiegato nelle nostre arti, debba essere esonerato alla sortita del dazio pagato, solo voglio dire che la questione del *drawbach* nell'articolo, di cui ora ci occupiamo, debb'essere meglio studiata sia sotto il rapporto di equità, sia sotto quello dei principii economici generali.

Da ciò io ne concludo, che se noi votiamo l'articolo tal quale, facciamo una vera ingiustizia; se per contro adesso vogliamo rifarlo, non lo possiamo nè subito, nè bene, e siccome non vi sarebbe urgenza per questo, così io credo che la redazione del medesimo debba essere studiata, e debba affidarsene l'incumbenza al Ministero. Io proporrei per ora di

adottare l'articolo, qual è, in via provvisoria, mentre il mio ordine del giorno non pregiudica definitivamente l'avvenire, e promette al manifatturiere una più giusta determinazione.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiato l'ordine del giorno del deputato Quaglia.

(È appoggiato.)

LANZA. Domando la parola su quest'ordine del giorno e sull'ordine della discussione.

Io ritiro di buon grado il mio emendamento, col quale chiedeva che ai diversi generi contemplati nell'articolo 37 fosse aggiunto l'olio di sesamo, purchè il signor ministro accettasse l'ordine del giorno del deputato Quaglia, col quale è invitato a presentare un progetto di legge che regoli la restituzione dei diritti relativamente agli oggetti fabbricati con materia prima proveniente dall'estero.

Nella tornata di ieri il signor ministro ha già espresso un pensiero analogo; io stimo quindi che esso non avrà difficoltà di fare una promessa esplicita, oppure di accettare l'ordine del giorno del deputato Quaglia.

Ho detto di ritirare il mio emendamento con le condizioni che ho poc'anzi accennato, imperocchè io credo che tanto un ordine del giorno della Camera, come un'esplicita dichiarazione del ministro possano avere la stessa forza.

L'onorevole ministro ha osservato con qualche sembianza di vero, che vi sono difficoltà nel discernere l'olio di sesamo da quello d'oliva, in guisa che possa riuscir agevole la frode, ove si mescoli l'olio di oliva con quello di sesamo, e si faccia credere che sia tutto olio di sesamo.

Da ciò, come soggiunge il signor ministro, ne verrebbe che si potrebbe esigere la restituzione dei diritti nell'uscita di quest'olio, come se fosse tutto fabbricato con semi oleiferi e provenienti dall'estero.

Ma questo, come dianzi notava, si può dire con qualche sembianza di vero, ma non con certezza, imperocchè l'olio di sesamo ha caratteri fisici tali che lo distinguono assai bene dall'olio di oliva. Difatti, nessuno potrà contendere che, sia l'odore che il sapore ed il peso stesso sono caratteri che giovano a discernerlo.

Senza inoltrarmi in una discussione tecnica, in cui forse la Camera non sarebbe disposta a seguirmi, riferiamoci a quanto si usa in Francia. In Francia si fa la restituzione di questi diritti sull'olio non solo, ma ben anche sul sapone, e ciò per l'introduzione appunto di una porzione d'olio di sesamo. Ora, è cosa assai più difficile il distinguere l'olio di sesamo composto, e la proporzione in cui sta nel sapone, che non l'olio di sesamo puro.

Per queste ragioni adunque io credo che non si possa a meno di provvedere a quest'articolo in modo che nessun oggetto fabbricato con materie provenienti dall'estero si trovi in condizione inferiore a quelli a cui accenna il presente articolo.

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina, e d'agricoltura e commercio. L'onorevole deputato Quaglia vorrebbe che la Camera invitasse il Ministero a presentare un progetto di legge, mediante il quale venissero ad essere restituiti all'esportazione i diritti che i prodotti fabbricati nell'interno pagano per la materia prima.

Io osservo che, se in quest'ordine del giorno si intendesse stabilire la massima che in tutti i casi si debba restituire ai prodotti esportati all'estero quella parte di dazio che la materia prima che entra in quel prodotto ha pagato, io non potrei assumermi quest'impegno, perchè vi sarebbero tali prodotti, riguardo ai quali il saggio sarebbe difficile, e quasi impossibile, e si aprirebbe un larghissimo campo alla frode,

giacchè potrebbe questa avere luogo per tutti gli oggetti che sono fabbricati, parte con prodotti importati dall'estero, e parte con prodotti del nostro suolo.

Se con quest'ordine del giorno si intende solamente invitare il Ministero a studiare sulla materia dei premi, ed a presentare un progetto su questa materia, non ho nessuna difficoltà ad accettarlo, con che rimanga bene inteso che non si sanziona un principio generale, il quale nella sua applicazione potrebbe avere funestissime conseguenze.

PRESIDENTE. Rileggerò i termini in cui è concepito l'ordine del giorno proposto:

« La Camera, invitando il Ministero a proporre nella prossima Sessione una nuova redazione di legge relativa alla restituzione di dazio, di cui nell'articolo 37 della presente, passa all'ordine del giorno. »

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina, e d'agricoltura e commercio. L'accetto.

PRESIDENTE. Il deputato Farina ha la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

FARINA PAOLO. Se la Camera vuol andare ai voti su questa questione, io rinuncio alla parola.

Molte voci. Sì! sì!

RAVINA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Perdoni il signor Ravina; siccome il deputato Farina ha lasciato di parlare perchè la Camera ha dimostrato il desiderio di andare ai voti su questa questione, non vedo perciò...

RAVINA. Io non parlerò sull'ordine del giorno, ma sull'articolo che si sta per votare.

PRESIDENTE. Ora il soggetto della discussione è l'ordine del giorno proposto; parlerà dopo sull'articolo.

Pongo dunque ai voti l'ordine del giorno proposto dal deputato Quaglia.

(È approvato.)

Rimane ora a votarsi sull'articolo.

Il deputato Ravina ha la parola.

RAVINA. Siccome il signor ministro ha accettato il cioccolato, cibo eminentemente gesuitico (*Ilarità*), così desidererei di avere, con quello stesso favore da lui dimostrato, uno schiarimento.

Vorrei che mi dicesse cioè, come farà a distinguere nel cioccolato la parte che è stata aggiunta, che non è materia introduttiva. Uno, per esempio, introduce 100 chilogrammi di cacao, e 100 chilogrammi di zucchero per fare cioccolato...

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina, e d'agricoltura e commercio. (*Interrompendo*) Questo è già stato votato; non si può ritornare sopra una decisione presa... (*Rumori.*)

RAVINA. Io non voglio combatterla...

PRESIDENTE. L'aggiunta del cioccolato è già votata.

RAVINA. Io non sorgo per combattere l'aggiunta, ma per sentire dal signor ministro come farà a prevenire la frode. Domando semplicemente uno schiarimento senza rientrare nella questione.

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina, e d'agricoltura e commercio. Il ministro che non usa procedere nelle sue risposte in modo gesuitico, non risponde che su quelle materie di cui ha conoscenza. Non avendo praticato mai l'arte del cioccolattiere (*Si ride*), non sarebbe nel caso per ora di dare una risposta adeguata all'onorevole preopinante.

RAVINA. (*Con vivacità*) Domando la parola.

Non è necessario di aver praticato l'arte del cioccolattiere per sapere come si componga il cioccolato, e quando si con-

cede un'esenzione, si deve concedere con cognizione di causa. Il cioccolato, ognuno sa, è formato di zucchero e di cacao: ora io dico che quel cioccolattiere, il quale avrà introdotto 100 chilogrammi di cacao e 100 zucchero per formare del cioccolato, lo farà forse con un quinto di quel cacao e di quello zucchero introdotto; vi mescolerà molta farina, mescolerà anche dei fagioli, ecc. (*Ilarità*) Costui ci guadagnerà non solo col non pagare per l'importazione di quelle materie prime, ma si farà ancora pagare per quelle che non ha introdotte. Io dunque domando che arte si userà per conoscere che costui ha impiegato quelle materie prime; che altrimenti, se cioè non si procedesse a quest'esame, si farebbe luogo a frodi gravissime in detrimento del tesoro. (*Movimenti sul banco ministeriale*) Io parlo in favore delle finanze, dovrebbe quindi il mio essere un discorso molto ben accolto dal signor ministro.

PRESIDENTE. Se ella vuole proporre qualche norma (*Ilarità generale*) per procedere all'accertamento di questi dati, la presenti; del resto, siccome è materia già votata...

RAVINA. Che norma? Niente affatto. (*Risa*) Io credo che la Camera abbia diritto di domandare, per vedere se dovrà poi proporre qualche altro provvedimento, come il ministro creda di procedere per impedire questa frode che può benissimo aver luogo.

PRESIDENTE. Non essendovi alcuna proposta, io rileggerò l'articolo 37 come venne ultimamente redatto, per porlo ai voti:

« Art. 37. Gli articoli seguenti godranno all'uscita dalla terraferma e dalla Sardegna della restituzione del dritto pagato in occasione dell'introduzione delle materie prime, cioè:

- « 1° La biacca o carbonato di piombo puro, 100 chil.
- « 2° I cedri, aranci e loro scorze, canditi,) 25 »
- « 3° I confetti, il cioccolato, e frutti canditi)
- « 4° Le paste fine da vermicellajo 100 »
- « 5° Le punte di Parigi 100 »
- « 6° Le sete ritorte.

« E ciò mediante giustificazione del pagamento dei dritti di entrata, purchè sieno in quantità non minore di 100 chilogrammi, e si osservino le cautele a tal uopo prescritte. »

Lo pongo ai voti.

(La Camera approva.)

« Art. 38 proposto dal Ministero: « *Disposizioni speciali al contado di Nizza.* Sino a contraria disposizione, è conservato al contado di Nizza il beneficio della franchigia doganale dai dritti d'entrata, per le merci che vi sono introdotte dall'estero. »

La Commissione propone quest'articolo nella seguente conformità:

« A datare da... sarà abolito l'attuale porto franco di Nizza e sua provincia, le quali verranno perciò assoggettate alle leggi doganali generali dello Stato. »

Essendovi parecchi articoli che regolano questa materia, la questione si potrebbe dire generale su tutti questi articoli: quindi gli oratori iscritti potrebbero trattare la materia secondo questo sistema.

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina, e d'agricoltura e commercio. Io credo che, appunto come diceva l'onorevole signor presidente, prima di procedere alla discussione dei singoli articoli e del progetto del Ministero e di quelle della Commissione, sarebbe necessario che la Camera si pronunciasse sulla questione di principio. Qui non si tratta di emendamento, ma bensì di un sistema sostituito ad un altro, col quale non sussiste relazione di sorta.

Io credo quindi mio debito, come ministro, di esporre le ragioni che hanno indotto il Governo a proporre e mantenere il suo sistema, ed a combattere, per quanto sa e può, quello della Commissione, come pure il terzo sistema, il quale consisterebbe nell'adottare quello che è contrario alle attuali franchigie della provincia di Nizza, ed estenderlo ancora più, sopprimendo quelle che la Commissione conserva.

VALERIO LORENZO. Domando la parola sull'ordine della discussione.

Io credo bene di avvertire il signor ministro che in questa questione si faranno quattro proposizioni. Chi chiederà che sia conservato lo stato attuale delle cose, chi sosterrà il sistema del Ministero, chi sosterrà quello della Commissione, chi infine proporrà un sistema il quale sarà, se non da altri, propugnato da me, ed è che sia conservato il porto franco alla città di Nizza, tolto al contado, e conservati i diritti differenziali sopra lo stradale, sintantochè il foro del colle di Tenda abbia posto il contado di Nizza in più facile relazione col resto del Piemonte.

Così il signor ministro, conoscendo i quattro sistemi che si presenteranno in questa questione, potrà più ampiamente svolgere il suo tema, e addurre quegli argomenti che crederà del caso.

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina, e d'agricoltura e commercio. Io ringrazio l'onorevole deputato Valerio di avermi fatto avvertito che vi sarà anche una proposta fondata sopra i principii da lui enunciati. Il sistema di cui ha parlato era pure stato esaminato dal Ministero, e fu respinto. Dirò quindi nel corso dell'attuale mia esposizione i motivi che hanno indotto e che inducono tuttora il Ministero a non accogliere siffatta proposizione. (*Movimento generale d'attenzione*)

Fra le gravi e complicate questioni a cui diede luogo la riforma della tariffa daziaria, la più grave e complicata fu certamente quella relativa al porto franco di Nizza, ed al regime eccezionale daziario che sussiste per quanto riflette quella provincia.

A risolvere questa questione non bastano le considerazioni strettamente economiche, perchè tale questione è complicata da considerazioni economiche, finanziarie, legali e storiche. Il Ministero ha esaminato la questione sotto tutti questi aspetti profondamente e coscienziosamente, e non fu se non dopo lunghe indagini che pervenne a formarsi la convinzione, che il sistema proposto alle deliberazioni della Camera è il solo che possa conciliare e il principio di giustizia sancito dallo Statuto, e gli speciali riguardi che la provincia di Nizza merita per le sue condizioni economiche speciali.

Ho già detto che la questione era complicata da considerazioni storiche e legali; difatti la Camera non ignora come i difensori degli attuali privilegi della provincia di Nizza invocano rimembranze storiche ed antichi diritti, che io non credo siano per trovare eco in questa Camera; ma che, siccome furono messi in campo da persone autorevoli a Nizza, ed il Consiglio delegato di quella città ha creduto doverne valere in una petizione presentata alla Camera, così il Ministero ha creduto di doverla esaminare in modo speciale.

La Camera ha già deciso di non potere riconoscere nessuna convenzione avvenuta tra il potere sovrano dei tempi andati, ed alcune parti dello Stato. Deliberò pure che non si potevano invocare a favore di una parte dello Stato i così detti patti deditizi. Tuttavia vedendo l'insistenza colla quale i fautori della franchigia nicese invocavano la tradizione storica di questi patti, il Ministero ha dovuto esaminare e questa tradizione e questi patti, onde vedere se in essi per avven-

tura vi fosse alcun che di speciale, che, anche dopo il voto manifesto della Camera, meritasse di essere preso in considerazione, e potesse esercitare qualche influenza sulla deliberazione del Parlamento.

Ora, o signori, dallo studio fatto risulta evidentemente che a favore di Nizza non militano nè maggiori, nè più speciali ragioni che a favore di quei tanti municipi e di quelle tante provincie, che nel lungo corso della storia della Casa di Savoia consentirono ad incorporarsi nei suoi domini in virtù di patti deditizi.

La contea di Nizza nei secoli di mezzo faceva parte del regno di Provenza. Quando la famiglia dei Valois che dominava su quella contrada si divise in due rami, di cui l'uno si stabilì in Italia dopo la conquista del reame di Napoli, la contea di Nizza seguì le sorti della schiatta napoletana. Finchè questa fu potente e temuta, il ramo provenzale rispettò questa sua tendenza, ma quando il ramo napoletano cadde in bassa fortuna, il ramo provenzale volle ricongiungere questa provincia alle altre sue; quindi guerre, e lotte lunghissime; finchè i Nizzardi, avendo perduta ogni speranza di ricevere sussidi dagli Angioini di Napoli, essendo sul punto di cadere sotto il ferreo giogo degli Angioini di Francia, invocarono l'appoggio dei duchi di Savoia ed acconsentirono di passare sotto il loro dominio, convenendo in un patto che fu firmato nel 1388. In questo patto la dedizione era condizionale, cioè era sottoposta alla condizione che, se entro tre anni la casa di Angiò di Napoli non era in grado di portar soccorso e di difendere i Nizzardi contro i Provenzali, il patto sarebbe divenuto definitivo.

Ora questo patto non contiene alcun'altra di quelle generali condizioni che contengono la maggior parte dei patti deditizi; è detto bensì che non si porrà incaglio al commercio di mare, che la città di Nizza si potrà liberamente approvvigionare, ma non si parlò di diritto di dogana.

Esposti questi cenni storici, farò ora osservare che molte città e provincie del Piemonte ebbero patti deditizi ben più ampi, ed estesi che non sia quello della città di Nizza.

Citerò solo quello di una città che è a me cognita perchè tengo origine da essa, voglio dire la città di Chieri. Questa erasi persino riservata, nel suo patto deditizio, il diritto di battere moneta; diritto che il Parlamento sarebbe per certo molto sorpreso, se vedesse in ora reclamato dal municipio chierese.

Io non trovo pertanto nel patto di dedizione della contea di Nizza alla Casa di Savoia nessuna condizione speciale che possa indurre, se non in via legale, almeno in via morale ed in via di equità, il Parlamento ad accordarle un trattamento diverso da quello che egli consente alle altre provincie dello Stato.

Questo l'ho detto solo per provare a quelle popolazioni che il Governo si è fatto carico di esaminare anche quelle ragioni, che a primo aspetto si sarebbero potute respingere, come contrarie ad una solenne dichiarazione già fatta dal Parlamento.

Egli è vero che Nizza conservò sempre i privilegi del suo porto, quando tutti gli altri municipi dello Stato, nel corso dei secoli, li perdevano.

Ma questo, o signori, vuolsi attribuire meno alla virtù che potesse avere quell'antico patto del 1388, quanto al sistema economico allora seguito da quasi tutti gli Stati di Europa, i quali tendevano a promuovere il commercio marittimo con speciali favori.

Nizza, come a voi tutti è noto, era in allora il solo scalo di qualche rilievo, che possedeva la Casa di Savoia. Era

quindi naturale che questa cercasse di favorirlo e di fornirgli i mezzi atti a sostenere la concorrenza contro i suoi potenti rivali di Genova e Marsiglia.

Quanto alle franchigie accordate a Nizza negli ultimi secoli, essi si debbono ascrivere, non a patti speciali, ma bensì a quel sistema generale politico che era applicato in quasi tutti i paesi dello Stato.

Ciò apparisce agevolmente ove si noti che gli stessi favori erano estesi alla città di Oneglia, la quale nei secoli scorsi fruiwa pure delle franchigie daziarie che erano accordate a Nizza.

Lasciando stare le considerazioni legali e storiche, esaminerò ora la questione dal lato finanziario ed economico.

I privilegi di cui gode ora la provincia di Nizza sono di due sorta: v'è la franchigia daziaria, cioè il porto franco, in forza di cui tutte le merci che dall'estero giungono a Nizza, tranne alcune eccezioni in ordine alle merci di privativa reale ed ai cereali, vanno immuni dai diritti di dogana; e vi sono i diritti differenziali, cioè si è stabilito che le mercanzie che vengono in Piemonte dallo scalo di Nizza e dal colle di Tenda hanno a pagare un dazio minore delle mercanzie che giungono da qualunque altra frontiera dello Stato.

Questo sistema di dazio differenziale risale al secolo scorso, e se ne trovano le tracce in un manifesto camerale, se non erro, del 1728 o del 1729, e fu mantenuto con qualche variazione durante tutto lo scorso secolo. E qui devo notare che il manifesto camerale estende questo favore al principato di Oneglia, il che prova altresì che il Governo d'allora nello stabilire questo favore non aveva altro in mira che di estendere il suo commercio marittimo, di dare un premio alla navigazione sarda onde porla in grado di lottare contro la marina genovese. Analoghi favori li vediamo ancora oggidì praticati da molte altre nazioni e segnatamente dalla Francia, la quale impone diritti differenziali sopra le mercanzie che provengono sotto bandiera estera, oppure che provengono per la frontiera di terra.

Dopo il 1814 fu ristabilito il dazio differenziale, e fu stabilito in proporzioni enormi.

Esso era di 14 lire per ogni 100 chilogrammi per le mercanzie che pagavano più di 20 lire per ogni 100 chilogrammi.

La Camera vede quanto largo, quanto immenso fosse questo favore, perchè per molte mercanzie equivaleva al quarto, al terzo e persino alla metà del dazio. Nel corso però del regno dei nostri Sovrani, questo favore venne successivamente diminuito; fu portato da 10 lire a 8 ed a 7 e mezzo, e finalmente nel 1846 fu ridotto a sole 5 lire sotto il Ministero dell'onorevole conte di Revel, che in allora dimostrava professare già le dottrine che egli ha qui sostenute, cioè quelle di voler procedere a passo un po' lento, se vogliamo, ma di voler pur procedere nella via delle riforme doganali. (*Si ride*)

Al presente questo favore è ristretto a sole 5 lire; le mercanzie che giungono dalla frontiera di Nizza pagano 5 lire per ogni 100 chilogrammi di meno di quelle che giungono dalla frontiera di terra e dalle altre parti dello Stato.

Ora, o signori, che cosa sono questi dazi differenziali? Non sono altro che una gravezza imposta ai consumatori del Piemonte a favore dei commercianti e dei carrettieri della contea di Nizza. Difatti, il prezzo della mercanzia sottoposta a dazio non è alterato o diminuito da questo favore, è determinato dal prezzo a cui possono darla i negozianti che la traggono dalle altre parti dello Stato.

Il dazio differenziale poteva esercitare qualche influenza sul prezzo quando era in limiti larghissimi, quando era, per

esempio, di 14 lire il quintale metrico, ma ridotto a 5 lire rappresenta unicamente la differenza tra le spese di trasporto da Nizza all'interno del Piemonte, e le spese di trasporto da Genova all'interno pure del Piemonte; quindi non può produrre alcuna differenza sui prezzi.

I fautori delle franchigie nicesi allegano, come motivo per mantenere questo dazio, l'impossibilità in cui sarebbero di sopportare la concorrenza con Genova e colle altre parti dello Stato, epperò la necessità di accordare loro il difalco di 5 lire per potere vendere allo stesso prezzo; laonde poco importa al consumatore, quando egli compra una derrata esotica, se essa provenga da Nizza o da Genova.

Ma vi è questa differenza: che per le mercanzie che vengono dalle altre parti dello Stato, tutto intiero il dazio entra nelle casse dell'erario, laddove per quella parte di mercanzie che viene dalla contea di Nizza, una parte della sopra-tassa, del *sopra prezzo*, dirò, va nelle casse pubbliche, e 5 lire vanno a pagare le maggiori spese di trasporto da Nizza all'interno dello Stato. Quindi, lo ripeto, il dazio differenziale non è altro che una tassa imposta ai consumatori del Piemonte a favore dei negozianti e dei carrettieri del Nizzardo.

Ora vediamo in che cosa è spesa questa tassa. Ella è spesa a promuovere un lavoro assolutamente improduttivo: ella è spesa a far sì che s'impieghi del tempo e del lavoro come dieci, per ottenere quello che si potrebbe avere con tempo e lavoro come cinque; è una tassa, lo ripeto, impiegata a pagare un lavoro improduttivo, promuovere il quale è di tutti i sistemi il più cattivo.

E notate, o signori, che a favore di questo sistema non si possono nemmeno far valere i soliti argomenti di cui si servono i fautori del sistema protettore.

Io ho già avuto in altra circostanza a dire alla Camera che qualche volta a sostegno del sistema protettore si fa valere l'argomento che l'industria di cui si tratta è nascente, che il sacrificio che è imposto dallo Stato non è che transitorio, che vi sono dei motivi per fare questo sacrificio in vista dei venturi beneficii; ma questo argomento non può a niun modo farsi valere pei diritti differenziali di Nizza.

Quand'anche noi facessimo pagare questi diritti differenziali per cento anni, non potremmo mai far sì che le spese di trasporto da Nizza a Torino, non siano maggiori che le spese di trasporto da Genova a Torino; chè anzi, quando la strada di ferro sarà compiuta, la differenza per i prezzi di trasporto aumenterà ancora, e il dazio differenziale attuale sarà assolutamente insufficiente a mettere i Nizzardi in grado di sopportare la concorrenza. Ciò è tanto vero, che molti fautori dei diritti differenziali dicono: mantenetele finchè sia compiuta la strada di ferro, allora cadranno da sè perchè saranno affatto inutili; ma non avrete l'odiosità di averli tolti. Ora, un sacrificio che non deve aver alcun risultamento futuro, che anzi non produce altro effetto che di mantenere un commercio stentatamente, condannato a morire fra alcuni anni, io dico, che è un sacrificio assolutamente inutile.

In quanto alla considerazione morale, non mi muove gran fatto; il Parlamento ed il Governo debbono avere il coraggio, quando riconoscano nel sistema daziario qualche cosa contraria alle massime di giustizia, di equità, ai sani principii economici, di riformare questa parte del sistema finanziario, quantunque questo possa essere soggetto di mala contentezza per una parte della popolazione. Oltracciò, a favore del sistema protettore, si fa valere talvolta la difficoltà somma di ritirare i capitali impiegati nell'industria protetta, per rivolgerli altrove. Evidentemente, quando una gran fab-

brica è retta dal sistema protettore, se col toglierle ogni protezione, la mettete nell'impossibilità di sostenere la concorrenza, vi sono necessariamente in questa dei capitali fissi che non si possono distogliere, che vanno perduti più o meno interamente. Ma qui la cosa è ben diversa: il capitale impiegato in questo commercio è per la massima parte circolante. Di che cosa si compone questo commercio? Di negozianti a Nizza, di carrettieri lungo lo stradale.

Ora, in quanto ai negozianti, il loro capitale è intieramente circolante; quindi, se non potranno più impiegarlo nell'acquisto di derrate all'estero per rivenderle nell'interno, potranno facilissimamente impiegarlo altrove. In quanto ai carrettieri, non avranno altro a fare che a rivolgere i loro carri e i loro muli in altra direzione, e andar a cercare lavoro altrove. Non vi è capitale che circoli più facilmente che quello dei carrettieri. *(Segni di assenso)*

Non vi sarebbero dunque che i bettolieri e gli albergatori che abitano lungo la strada. Ma se l'interesse della classe degli albergatori e dei bettolieri dovesse soffermarci, io allora invocherei la simpatia del Parlamento pei bettolieri e gli albergatori della strada da Torino a Genova, i quali hanno sofferto dall'attivazione della strada ferrata un danno molto maggiore di quello che potranno soffrire gli albergatori ed i bettolieri della strada da Cuneo a Nizza. Difatti, se si calcolassero le perdite sofferte dagli albergatori che abitano lungo la strada da Torino a Novi, si vedrebbe che esse giungono ad una somma a cui non giungeranno mai quelle degli albergatori e dei bettolieri della strada da Cuneo a Nizza.

Io dico quindi che a favore di quest'applicazione del sistema protettore non esistono nemmeno quegli argomenti e pretesti che si fanno valere a favore del sistema protettore in molte circostanze. Noto di più, che gli effetti indiretti di questo dazio agiscono in senso inverso, colpiscono cioè la nostra industria marittima. Infatti, è cosa notoria che il commercio di Nizza trae solo una piccola porzione dei prodotti che introduce nel Piemonte dai paesi d'origine. I suoi prodotti sono quasi tutti ritirati dal porto di Marsiglia, e portati a Nizza con bastimenti francesi, e, se si vuole, anche con bastimenti nazionali, mentre a Genova la massima parte dei prodotti giungono dai paesi d'origine. Quindi questo dazio differenziale per le mercanzie che giungono da Nizza equivale ad una sopratassa imposta alle provenienze dei paesi d'origine. Io mi opposi e m'oppongo tuttora al sistema d'imporre dazi differenziali in favore delle provenienze dai paesi d'origine, a ragione della lontananza, ma mi dichiaro ancora più opposto a che si accordino dazi di favore a quelle provenienze che giungono da scali europei.

È evidente che questo sistema è intieramente contrario ai nostri interessi commerciali, e la Commissione mi permetterà d'esprimere la mia sorpresa nel vederla a sostenere tale questione in opposizione ai principii economici; e la mia sorpresa cresce maggiormente quando mi faccia a considerare come la maggioranza della Commissione fosse composta di onorevoli membri che o direttamente o indirettamente hanno qualche interesse nel commercio marittimo.

In verità, io non so quali motivi si possano addurre in favore di questo dazio differenziale; ho udito a dire che si tendeva con questo a ristabilire l'equilibrio commerciale fra i Nizzardi e i Genovesi; ma è d'uopo avvertire, o signori, che se noi adottiamo questo principio, dovremo poi applicarlo a tutte le provincie che non sono in eguali condizioni di produzione.

Se noi con una tassa d'imposta su tutti i generi di contrabbando vogliamo mettere i Nizzardi in grado di poter fare con-

correnza ai Genovesi, ci mettiamo nel medesimo impegno come se volessimo stabilire l'equilibrio nella produzione di tutte le valli sterili degli Appennini, con quelle fertili ed agricole del Po. Per verità io non vedo differenza fra i due casi che sono assolutamente simili, e quindi reputo il sistema dei dazi differenziali assolutamente contrario alle prescrizioni dello Statuto, poichè colpisce una classe di cittadini per favorirne un'altra. Questo sistema è poi contrario a tutti i sani principii di economia politica, essendo fra tutti i sistemi protettori il pessimo. Il Ministero vi ha proposto di sopprimerlo intieramente ed io vi esorto a non sanzionare un principio che darebbe una mentita a tutti i voti che la Camera ha emessi da alcuni mesi a questa parte.

Rimane la questione del porto franco. Qui prima di tutto farò osservare una differenza essenziale fra il privilegio dei diritti differenziali, e quello del porto franco. Ho dimostrato che il primo aveva per effetto di imporre una tassa che si può ritenere come vantaggiosa a nessuno, perchè ne ritrarrebbero solo un leggero profitto alcuni in porto franco, e questo privilegio va tutto intiero a vantaggio dei consumatori nicesi. Il consumatore nicese quando non paga il dazio sullo zucchero raffinato fa il guadagno di 45 lire di più che se il dazio esistesse, del quale guadagno, cioè di queste 45 lire, ha la libera ed intera disponibilità, e da questo si scorge quale immensa preferenza esista pel privilegio che risulta dal porto franco su quello che risulta dal sistema differenziale, mentre in questo, quanto perde il Governo non è in realtà guadagnato dal medesimo, ed all'opposto nel sistema del porto franco questa perdita del Governo va tutta intiera ad assoluto vantaggio dei consumatori locali.

Non mi dissimulo però la gravità delle obiezioni che si fanno contro la conservazione del porto franco. Lo Statuto ha stabilito che tutti i cittadini devono concorrere in proporzione dei loro averi ai carichi dello Stato; quindi ogni eccezione deve essere tolta. In verità, se mi si dimostrasse che, onde questa massima riceva la sua piena applicazione, è necessario di sopprimere il porto franco, io non avrei avuto difficoltà di farne la proposta come non ho indugiato a proporvi l'abolizione dei diritti differenziali; ma qui, o signori, io credo che ove si volesse questa massima letteralmente applicare, si violerebbe lo spirito dello Statuto, si avrebbe l'eguaglianza di diritto ma non quella di fatto. Infatti che cosa ha disposto lo Statuto, almeno per ciò che riguarda le leggi daziarie? Ha disposto che ciascun cittadino pagasse in proporzione dei suoi averi.

Questa prescrizione parmi si debba interpretare così, che noi dobbiamo avere un sistema daziario tale che in tutte le provincie dello Stato i cittadini vengano a pagare in proporzione dei loro averi il prodotto totale delle dogane, il quale prodotto, ragguagliato alla popolazione, si può stabilire a lire 4 per testa, perchè le dogane rendono 20 milioni sopra 5 milioni di abitanti, compresa la Sardegna.

Ove dunque si venga a stabilire un tale sistema, in forza del quale ogni provincia paghi quattro lire per ogni suo abitante, mi pare che l'eguaglianza dallo Statuto sancita non si trovi violata.

Ora, o signori, vi prego di osservare le condizioni speciali della contea di Nizza.

Nel nostro sistema daziario noi abbiamo conservato dei diritti semiprotettori per le derrate alimentari, ed un diritto di lire 2 50 per il grano, e di lire 15 l'ettolitro per il vino, diritti che, per i grani, sono semiprotettori, per i vini sono ultraprotettori,

Questo dazio, che non percuote gravemente i vini del Pie-

monte, niente la Sardegna, e pochissimo la Savoia, colpisce alquanto le provincie del Genovesato.

Giova però avvertire che, se il Genovesato, considerato complessivamente, ritrae molto grano dall'estero, non importa che una lievissima quantità di vino. Se v'ha deficienza nella produzione del vino in alcune parti della riviera di Ponente, esse si giovano di quello delle provincie del Levante. Oltredichè le comunicazioni tra il Genovesato ed il Piemonte essendo assai più agevoli e di minor dispendio che non quelle tra il Piemonte e Nizza, ne consegue che il soprappiù della produzione del grano e del vino del Piemonte può venir trasportata nella Liguria ad un minor prezzo che non possa esserlo a Nizza.

I grani del Piemonte non potranno mai essere condotti a Nizza fuorchè in caso di assoluta carestia. Diffatti il prezzo del trasporto di un quintale metrico da Torino a Nizza, ascendendo dalle 6 alle 7 lire, la Camera ben vede che costa molto più il recare un sacco di grano da Torino a Nizza che non il farlo condurre dall'America. Si può dunque asserire che, per quanto riflette l'approvvigionamento della contea di Nizza, essa è in una condizione affatto disimile da quella del Piemonte.

Ciò posto, non producendo Nizza che una tenue parte del grano e del vino che sono necessari per la sua consumazione, e non potendo ritrarre nè vino nè grano dalle altre provincie dello Stato, ne consegue che essa è astretta a ricavarne dall'estero la massima parte del grano e del vino di cui abbisogna. Da ciò ne deriva che, coll'avere sottoposta la contea di Nizza al dazio sul grano, si fa già contribuire in una proporzione che la pareggia a quello che pagano tutte le altre provincie dello Stato.

Diffatti la gabella del grano, prima della diminuzione del dazio, produceva in Nizza alle finanze una somma che superava di gran lunga la media del prodotto delle altre provincie dello Stato. Essa, nel 1840, apportò 584 mila lire, nel 1841, 522 mila lire, e così di seguito. Dopo la riduzione del dazio, questo prodotto scemò di molto, ed ora, fatta una media, non ascende più che a 250 mila lire.

Ora, a qual mezzo appigliarci per ristabilire l'eguaglianza di fatto? Egli è necessario imporre alla città di Nizza un'altra tassa che dia alla dogana un prodotto approssimativo di 500 a 600 mila lire, cioè che renda in ragione di lire 4 per testa. Ascendendo la popolazione di quella contea dai 125 a 150 mila individui, si verrebbe ad ottenere appunto questo prodotto.

Ora il Ministero si è proposto questo problema di stabilire un dazio a Nizza che pareggi la somma che dovrebbe pagare quella provincia ove l'imposta della dogana fosse ripartita per teste su tutto lo Stato, ed ha creduto trovare questo mezzo coll'imporre il vino. Non abbiamo esatti dati statistici rispetto all'importazione del vino nel contado di Nizza, mentre alcuni ne calcolano l'importazione a 100 mila ettolitri, altri la fanno ascendere a soli 80 mila.

Il Ministero, tenendo il debito conto della considerazione che, ove si fosse stabilito un dazio la consumazione doveva d'alquanto scemare, mentre è evidente che, rendendo più cara una merce, se ne diminuisce la consumazione, non ha calcolato perciò che sopra 60,000 ettolitri di vino, ed ha detto: facciamo pagare il vino 5 lire per ettolitro ed avremo così un prodotto di 300,000 lire, quindi il dazio sul vino congiunto col dazio sul grano ci procurerà un prodotto totale di 550, o 600,000 lire, e così gli abitanti di Nizza veranno a pagare, a titolo di dogana, una somma eguale a quella che pagano gli altri cittadini dello Stato. Se ciò è vero, se questi

risultati sono incontrastabili, io in verità non capisco come si potrebbe sostenere che il principio d'eguaglianza sarebbe violato coll'accettarsi la proposta ministeriale. Se noi invece applichiamo alla provincia di Nizza l'intero nostro sistema doganale, a queste 300,000 lire bisognerà aggiungere quanto si dovrà pagare per tutti gli altri prodotti, sia pei coloniali, sia per gli oggetti manufatti che si consumano in Nizza, ed i Nizzardi veranno allora a pagare invece di 600,000 lire, forse più d'un milione, e quindi invece di pagare 4 lire o 4 e mezza per testa, pagheranno 10 lire, ed in tal guisa, cercando noi di stabilire l'eguaglianza dei diritti, avremo intanto sancito una solenne ineguaglianza di fatto.

Farò inoltre notare che per la città di Nizza vi è un'altra speciale considerazione che si può far valere in suo favore. Quasi tutte le provincie dello Stato sono in possesso d'un loro speciale ramo d'industria, che noi non abbiamo finora colpito se non che in parte colla legge sui fabbricati.

La città di Nizza esercita un'industria che è stata, non è molto, gravemente colpita con quella medesima tassa.

Voi sapete, o signori, che i Nicesi, stante la dolcezza del loro clima, e per molte altre idonee circostanze favorevoli, vedono ogni anno accorrere in gran numero fra le loro mura ricchi forestieri i quali vi passano l'inverno. Per accogliere questi forestieri si è costruito gran numero di case che si appigionano a prezzi elevatissimi il che costituisce un commercio ragguardevole.

I Nicesi vendono ai forestieri il loro bel clima, il loro aere puro, ed il loro soggiorno piacevole, ma per procurare a questi forestieri l'alloggio, hanno impiegati capitali nelle case costrutte a questo proposito. Ora collo stabilire la tassa sui fabbricati, noi evidentemente abbiamo gravata questa industria la quale non è esercitata sopra una così larga scala in nessun altro paese dello Stato.

Questa legge è giusta, l'imposta ha eque basi; ma io dico che per Nizza quest'industria si esercita coll'estero, poichè sono i forestieri che vengono ad abitare quel paese che abbiamo tassato: abbiamo fatto bene: sarebbe stato assurdo l'esentare i forestieri dal pagare quello che pagano i nazionali; ma non è men vero che quello è un commercio che si può paragonare ad una industria di esportazione la quale venne da questa legge indirettamente colpita. Ora col sopprimere il porto franco della città di Nizza noi verremo a portare inceppamento all'affluenza in Nizza di questi forestieri, non tanto col rendere più caro il vivere nella città, quanto col sottoporli a quelle molte formalità daziarie che ora non si praticano; mentre coloro che vengono dalla Francia non importano nemmeno tabacchi, merce attualmente soggetta a tariffa, perchè in Francia il tabacco è più caro, e men buono che presso di noi; quindi i forestieri non sono sottoposti ad alcuna formalità daziaria. Ma dal momento che si sopprimesse il porto franco, evidentemente bisognerebbe stabilire sulle linee che separano Nizza dai paesi esteri quelle stesse norme, prescrivere quelle stesse formalità che si osservano altrove; e questo, o signori, porterebbe un gran danno a quella città coll'allontanarne i forestieri.

Tutti sanno, che una delle cose che ripugnano maggiormente ai forestieri sono le formalità daziarie; quindi col sopprimere il porto franco noi verremo a colpire indirettamente un'industria che abbiamo già direttamente colpita coll'imposta sui fabbricati.

Parmi adunque che ragion voglia, che il porto franco sia mantenuto coll'aggiunta del dazio dal Ministero proposto, il quale avrà per effetto di fare che i Nizzardi paghino a titolo

di dogana una somma proporzionale a quella che pagano tutte le altre provincie dello Stato.

Io so che a favore dell'abolizione del porto franco si sono fatti valere molti altri argomenti: si parlò della spesa immensa a cui va soggetto lo Stato a ragione della doppia linea che si mantiene sulla frontiera di mare, e sulla frontiera verso la Francia, e la linea che separa la contea di Nizza dal Piemonte: ho udito parlare di 800, di 900 mila lire...

Una voce. Si è detto 300 mila lire.

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina, e d'agricoltura e commercio. Ebbene, tutte queste cifre, anche quella di 300 mila sono esagerate; la spesa complessiva è la seguente, per il mantenimento della linea doganale tra il contado di Nizza e le altre provincie dello Stato: si spendono cioè 113,960 lire per la linea di Nizza verso il mare e la Francia; si spendono 60 mila lire per l'altra: dunque si spendono 174 mila lire per le due linee.

Qui è d'uopo notare, o signori, che ove si sopprimesse il porto franco di Nizza, non si sopprimerebbe che la linea interna, e quindi non si farebbe per questo rispetto che una economia di lire 113 mila, poichè ora vi sono pochissimi preposti lungo il Varo, e se questi possono ritenersi come sufficienti per impedire il piccolo contrabbando che si può fare del sale e del tabacco, quando però si volesse applicare il sistema daziario a tutta la contea converrebbe raddoppiare e forse triplicare i preposti lungo la linea del Varo, mentre nessuno ignora non esservi forse linea più difficile di questa a custodire e a difendere.

Io vi prego di gettare gli occhi sopra una carta geografica, e vedrete come questa linea presenti immense facilità ai contrabbandieri.

Io ho sufficienti motivi per riputare esagerata l'economia che si dice che si farebbe col sopprimere la linea fra la contea di Nizza e le provincie interne del Piemonte. Quest'economia sarebbe compensata quasi intieramente dalla maggior spesa a cui bisognerebbe sottostare per organizzare un servizio sufficiente di doganieri lungo la frontiera di Francia o lungo quella del mare, e quindi dichiaro non sembrarmi questo un argomento che debba avere molto peso dinanzi alla Camera.

Si è parlato molto delle facilitazioni fatte al contrabbando col privilegio della contea di Nizza. Io non lo negherò; ma farò avvertire che questo inconveniente era in gran parte prodotto da una causa che si può sopprimere, e che diffatti il Ministero ha proposto di estirpare. La massima parte del contrabbando si faceva in addietro per mare. Questo è un fatto che i lamenti dei commercianti di tutte le città lungo la riviera confermano ampiamente. Questo aveva luogo perchè era liberamente permesso di imbarcare nel porto di Nizza delle mercanzie introdotte in porto franco, ma che avrebbero dovuto sottostare ai dritti di dogana, e d'imbarcarle per paesi nazionali.

Ora il Governo vi propone di togliere questa facilità, e senza diminuirlo a nessuno il diritto d'imbarcare le mercanzie per paesi nazionali, vi propone di costringere i negozianti che fanno quest'operazione a spiccare una *bolletta a cauzione* onde giustificarsi d'aver pagata la tassa. Con questa precauzione si diminuirà il commercio di contrabbando ad un punto tale da non doverne più tener conto.

È vero che il contrabbando s'opera altresì pella via di terra, ma con questo secondo mezzo questa frodolosa operazione riesce molto più difficile che non per mare, inquantochè in certe stagioni dell'anno è malagevole il passaggio dalla contea di Nizza al Piemonte, due provincie che sono separate da altissime montagne per lo più coperte di neve.

D'altronde io porto ferma credenza che, mercè le riforme daziarie che abbiamo operato, l'incentivo al contrabbando attraverso le montagne abbia a vedersi di molto scemato. Questo potrà ancora effettuarsi con qualche speranza di guadagno lungo i fiumi ed i laghi, ma non credo che d'ora in poi presenti un lucro tale da favorire un'organizzazione di contrabbandieri attraverso le nostre alpi.

Per conseguenza io non ho alcun timore che l'argomento del contrabbando abbia ancora un peso tale da indurre la Camera alla soppressione del porto franco di Nizza, mentre io spero al contrario che questa considerazione militerà in suo favore.

Ho già avvertito come la linea del Varo sia la più difficile a custodire, essendo divisa da una quantità di torrenti, ed estendendosi il nostro territorio or di qua, or di là del corso di questo fiume, e qui lo stesso ripeto, che questa cioè è la linea doganale più difficile a custodire, perchè se vogliamo reprimere il contrabbando saremo costretti a coprire tutta la contea di Nizza di brigate di doganieri, e farne una specie di caserma doganale, e con tutto ciò non giungeremo mai ad impedire assolutamente lo sviluppo del contrabbando di tutte le merci provenienti dalla Francia. Io ripeto qui, che la questione del contrabbando milita tutta intera a favore della conservazione del porto franco.

Mi pare di avere pienamente giustificato in questa parte il sistema del Ministero, e di avere dimostrato che adottando la sua proposizione cesserebbe ogni ineguaglianza, perchè la popolazione nizzese pagherebbe quanto le altre popolazioni dello Stato, ed ho pure dimostrato che, nel caso contrario, coll'applicare a quella popolazione la tariffa attuale si commetterebbe la più grande ingustizia.

Non resta adunque altro che di adottare il progetto del Ministero: avverto però, che io considero questa disposizione soltanto come transitoria. Io porto ferma opinione che non si debba sopprimere il porto franco se non quando si procederà ad una nuova riforma daziaria, quando si farà un nuovo passo nella via della libertà commerciale, quando la riforma daziaria non si restringerà agli oggetti manufatti, ma si estenderà altresì ai prodotti del suolo.

Quando noi avremo diminuito il dazio sulle derrate alimentari e sul vino, allora noi potremo con giustizia e senza danno estendere il nostro sistema daziario alla contea di Nizza, ma finchè noi colpiamo di dazi gravissimi dei prodotti che noi tiriamo dal nostro suolo, mentre la contea di Nizza è costretta ad importarli interamente dall'estero, io dico che l'estendere ad essa il nostro sistema daziario, varrebbe quanto porla in condizione inferiore alle altre provincie che sono già in ben più prospere circostanze che non la provincia di Nizza.

Prego adunque la Camera a non lasciarsi indurre da una specie di considerazione teorica, ed a non volere con un'applicazione di principio introdurre in pratica una vera ingustizia.

Mi rimane ora a parlare della soluzione proposta dal deputato Valerio, la quale tende a restringere il porto franco alla sola città di Nizza, ed a sottoporre la rimanente provincia al sistema daziario. Questo sistema, o signori, avrebbe a' miei occhi un carattere di solenne ingustizia, poichè la provincia è in condizione più sfavorevole della città rispetto al commercio estero.

La contea di Nizza si compone in massima parte di tre grandi vallate.

Una voce. È di cinque.

CAVOUR, ministro delle finanze, di marina, e d'agri-

coltura e commercio. È di cinque, ma due sono secondarie, quelle della Roia e del Paglione. Vi sono tre grandi vallate, le quali tutte sono rivolte verso la Francia; vi è la vallata del Varo, quella della Vesubia, e quella della Tinea, le quali non hanno alcuna comunicazione con noi, essendo indispensabile passare due o tre montagne prima che si giunga in Piemonte da quelle valli, la cui sola comunicazione possibile consiste nell'andare a Nizza a grande stento, e poi da Nizza venire in Piemonte, per modo che si può dire che da Puget-Theniers riesca più facile andare a Parigi che non venire a Torino.

Se noi esonerassimo la città di Nizza dal sistema daziario, senza estendere questo beneficio alla provincia, quelle località che non hanno comunicazioni nè col Piemonte, nè con Nizza, ma una relazione colla Francia, si troverebbero veramente in un cerchio di ferro, dacchè sarebbero circuiti da doganieri da tutte le parti. Ed io non so come quelle misere popolazioni potrebbero campare la vita. Se si conserva il porto franco per la città, lo si debbe mantenere per tutta la provincia.

Si sarebbe potuto operare qualche miglioramento nella linea, lasciando tutta la vallata della Roia fuori del porto franco. Nulladimeno il vantaggio si sarebbe ristretto a poca cosa, poichè forse si sarebbe fatta uscire dalla linea daziaria una popolazione di 7 od 8 mila abitanti. Quindi, e per tal ragione, e perchè si mantiene questa disposizione soltanto in via transitoria, non si stimò opportuno di mutare lo stato delle cose. Ma, tornerò a dirlo, il conservare il porto franco alla sola città, escludendo da tale beneficio le altre provincie, costituirebbe uno stato intollerabile per le vallate di cui ho poc'anzi parlato.

Dopo aver disaminata la questione dal lato economico e finanziario, io stimo non inopportuno di esporre alcune considerazioni sotto l'aspetto politico. (*Udite!*)

I Nizzardi mettono un grande interesse nel mantenimento del porto franco, al quale ascrivono la presente loro prosperità. Essi ricordano che, dopo aver di nuovo ottenuto il porto franco, la loro città, che era stata ridotta a 14,000 abitanti, al presente ne conta 40,000.

Tuttochè io creda che in ciò vi sia molta esagerazione, fatto è che l'immensa maggioranza della popolazione della provincia di Nizza professa codesta opinione. Se tale opinione fosse contraria alla giustizia ed all'equità, io non vi proporrei certamente di prenderla in considerazione. Non sarà mai il Ministero, non sarò mai io al certo che verrò a proporre alla Camera un atto di debolezza, che verrò ad invitarla a cedere al cospetto delle pretese poste avanti da partiti, quando queste non abbiano verun fondamento.

Io dichiaro altamente essere mio avviso che un Governo per mostrarsi libero non debbe essere debole, e che s'egli è vero che quando si vive sotto un reggimento costituzionale l'azione del Governo debb'essere ristretta severamente nei limiti della legge, è vero altresì che in questa sfera l'azione del Governo è d'uopo che sia energica e forte. (*Bene! Bravo!*) Essendo però convinto che vi è un fondo di verità nei reclami della popolazione nicese, io stimo che s'abbiano a prendere in una certa considerazione, quand'anche si possano riconoscere troppo vivaci ed alquanto esagerati.

Coll'adoptare il sistema ministeriale, e col rimandare lo stabilimento del diritto comune universale all'epoca di una futura, e spero non lontana, novella riforma daziaria, in cui potrebbe applicarsi questo diritto senza timore di ferire gravemente i sentimenti di questa popolazione illuminata dall'esperienza, e fatta esperta dalle discussioni, otterremo che i Nicesi, a fronte di una nuova riforma daziaria, saranno i

primi a far plauso allo estendimento del diritto comune di tutte le provincie anche ad essi.

Essi avranno imparato ad apprezzare il beneficio delle nostre libere istituzioni, e porranno in allora sopra ogni cosa il favore di far parte della nostra famiglia subalpina, la quale ho viva fiducia che sia destinata a provare all'Italia ed all'Europa che anche i popoli del mezzogiorno sono degni di vivere sotto libere istituzioni, e sono capaci di progredire nella via della libertà. Io quindi in considerazione del presente e dell'avvenire invito caldamente la Camera a volere approvare il sistema del Ministero, respingendo sia quello della Commissione, sia qualunque altro che possa venire proposto. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Darò la parola al relatore della Commissione per esporre il sistema della Commissione medesima.

FARINA PAOLO, relatore. La delicata posizione del relatore della Commissione (1) fece sì che venisse a me addossato lo speciale incarico di difendere una misura, la quale, dovendo andare a detrimento d'una parte della nostra popolazione, non dà ai suoi sostenitori altra speranza che quella dell'odiosità di averla difesa. Ad ogni modo io esporrò francamente quali furono i pensieri della Commissione, e come, rigettando il progetto del Ministero essa si facesse autrice d'un altro che ravvisava assai più conveniente agli interessi della città e del contado di Nizza, e assai meno lesivo della uguaglianza de' diritti dallo Statuto sanciti, checchè in contrario abbia preteso di sostenere l'onorevole signor ministro.

Sì, certamente, il più potente motivo che determinò la Commissione fu quello di stabilire in fatto quell'eguaglianza che in diritto è prescritta dall'articolo 24 dello Statuto. Per dimostrare come col mantenimento del porto franco di Nizza, qual è attualmente costituito, quest'uguaglianza sia tolta interamente, non occorrono grandi parole. Gettate, o signori, uno sguardo sul bilancio, osservate quello che rende la dogana, dividetelo fra i cittadini che pagano quei diritti e vedete se quelli che non li pagano possono vantarsi di contribuire a sostenere i pesi dello Stato nella stessa misura con cui vi contribuiscono coloro che li pagano. Vanamente ha addotta il signor ministro la ragione dei cereali, e pienamente invano l'ha addotta, perchè se confrontiamo quello che pagano i Nizzardi con quello che pagasi dagli abitanti del versante meridionale del Genovesato, vedremo che questi pagano assai più che non i Nizzardi medesimi. Infatti, stando anche a quanto ha asserito il signor ministro, che la media di quello che pagano i Nizzardi per introduzione di cereali, ogni anno ascende a 250 mila lire, io pregherei il signor ministro di osservare che la popolazione del versante meridionale della Liguria, sebbene non ascendente che a 500 mila abitanti circa, diede di reddito allo Stato nel 1849 un milione per cereali introdotti. Il signor ministro che sentiva gli effetti di questa ineguaglianza, che non vennero distrutti dai suoi ragionamenti, si sforzò di dimostrare come questo compenso si avesse invece del dazio sul vino. Ma signori, io prego la Camera di ricordarsi che il dazio sul vino, nella votazione del bilancio attivo, venne raccomandato al signor ministro di estenderlo a tutte le provincie dello Stato.

Ora adunque come potrà essere un compenso a quello che pagheranno i Nizzardi, se tutte le altre provincie debbono pagarlo? Ma il signor ministro molto sottilmente, ma non mi pare molto logicamente, soggiunse: purchè paghino questo dazio i Nizzardi, sarà sempre un compenso, stantechè il ter-

(1) Il conte Enrico Avigdor, relatore della Commissione, essendo di Nizza, per ragioni di delicatezza aveva declinato di riferire nella parte concernente il porto franco di quella città.

ritorio loro non producendo vino che in pochissima quantità il dazio sul vino viene introitato dallo Stato e compensa ogni altro dazio. Ma se il territorio di Nizza non dà vino, però ha altri prodotti che non vanno colpiti dal dazio: produce del Pollio assai più vantaggioso del vino. Forse le montagne del Nizzardo sono più sterili di quelle del Genovesato? No certamente. Dunque se non vi ha il prodotto del vino che è colpito da quella tassa, vi sono però dei prodotti più ricchi che, essendo dalla tassa esenti, portano una ricchezza maggiore nella contea di Nizza.

Il compenso dunque che il signor ministro ha preteso di stabilire essendo immaginario totalmente non poteva produrre effetto alcuno sull'animo dei membri che compongono la Commissione; nè la Commissione che doveva riferire su questo argomento poteva dimenticare il voto solennemente emesso dalla Commissione generale del bilancio, in seno della quale fu fatto rimprovero al relatore, che ero io, perchè non avesse emesso espressamente il voto dell'abolizione del porto franco di Nizza.

Ma se il progetto del Ministero, come venni or ora dimostrando, consacra il privilegio, consacra l'ineguaglianza davanti alla legge, il progetto della Commissione, viceversa, si sforza, per quanto è possibile, di quella stabilire, e di distruggere ogni ostacolo che si oppone alla sua attuazione quanto più è possibile, procurando di far sì che il commercio della città di Nizza sia egualmente favoreggiato, che quello della città di Genova. Per combattere questo sistema il signor ministro si fece ad osservare, che la diminuzione d'imposta dipendente dal sistema differenziale conservato a favore delle provenienze di Nizza, era un' imposta che pagavano i consumatori a favore soltanto dei carrettieri Nizzardi; ma qui io prego la Camera di osservare che chi paga quest'imposta, chi fa questo vantaggio ai Nizzardi, non è la classe dei consumatori, ma è lo Stato direttamente: in quanto che, se non venissero le merci da Nizza, sarebbero egualmente care, perchè imposte a Genova con dazio maggiore; conseguentemente non è che un vantaggio che fa lo Stato ai Nizzardi, per il motivo che non potendo accordare immediatamente ad essi quei vantaggi che accorda alla città di Genova, crede opportuno, durante l'intervallo necessario per eseguire le opere pel loro commercio opportune, di accordare loro un compenso, perchè non siano posti in condizione peggiore dei Genovesi medesimi. Sì, o signori (e me ne vanto non ostante le accuse del signor ministro), preponderanti nella Commissione erano i Genovesi, eppure, quantunque la misura da essi proposta dovesse andare a scapito del commercio genovese, perchè veniva a mantenere la concorrenza del commercio di Nizza, pure la maggioranza della Commissione riconobbe la convenienza e la giustizia di accordare a Nizza un vantaggio equivalente a quello che a Genova era preventivamente accordato colla costruzione di più facili comunicazioni. Se non che il signor ministro credette di poter osservare che improduttivo sarebbe stato questo sacrificio che lo Stato faceva a favore dei Nizzardi. Veramente io non intendo che cosa abbia inteso con ciò di voler significare; imperocchè non vedo come improduttivo possa dirsi quel mezzo unico che serve ad alimentare tuttavia il commercio di una città, e a mantenerlo florido e prospero, nè io vedo come improduttivo si possa dire quel sacrificio che alimenta un gran numero di famiglie, e che mantiene in attività un grandissimo numero di braccia.

Per conseguenza io non credo che questo rimprovero sia dovuto a questo sacrificio che lo Stato fa, giacchè serve appunto a mantenere, per quanto è possibile, la floridezza di

Nizza, ed a compensarla di quel danno che è una conseguenza inevitabile delle disposizioni sancite dallo Statuto e della preferenza che la maggior importanza della città di Genova ha fatto sì che si accordasse nella costruzione delle vie di comunicazione col resto dello Stato.

Il signor ministro tentando ogni mezzo per far vedere come questa misura fosse contraria ai principii dell'economia giunse persino a dire che era un premio accordato al commercio estero a danno del commercio interno. Ma se nel porto di Nizza affluiscono provenienze dalla Francia e da altre parti, questo non è in forza delle facilitazioni che noi le facciamo. Il commercio di Nizza è quale lo hanno fatto le circostanze. Si tratta di vedere se noi dobbiamo rovinarlo totalmente, mettendolo in condizione di non potere sostenere la concorrenza con Genova, oppure se dobbiamo agevolargli i mezzi di potere sostenere questa concorrenza, almeno fino a tanto che maggior facilitazione di comunicazioni sia aperta a quella città col resto dello Stato.

Se il progetto che in questo punto stesso è presentato alla Camera per traforare il colle di Tenda deve necessariamente subire un ritardo tale da non potersi compiere se non dopo che sarà terminata la strada ferrata di Genova, questa certamente non è una ragione per cui, durante questa sospensione, non venga mantenuto al commercio nizzardo quel vantaggio che gli fu da tanto tempo accordato, attendendo che si metta in esecuzione un progetto che a quel commercio tornerà di utilità somma.

Il signor ministro volendo pure sostenere che si debba mantenere a Nizza il suo porto franco, fece osservare che i fabbricati di quella città rendevano di più allo Stato in forza dell'imposta già votata; ma quest'imposta, a parer mio, essendo proporzionale al reddito dei fabbricati di quella città i Nizzardi non vengono maggiormente colpiti di quello che lo siano tutti gli altri cittadini dello Stato, mentre se più pagano, più anche proporzionalmente percepiscono dai loro fabbricati; quindi a me pare che questa ragione sia insufficiente per mantenere loro l'attuale porto franco che li mette in condizioni assai migliori di tutti gli altri regnicoli.

Il signor ministro ha pure accennato come nella città di Nizza affluiscono costantemente nella stagione invernale molti forestieri, che rendono necessaria la conservazione dell'attuale porto franco. Ma, o signori, i forestieri che affluiscono a Nizza non abbisognano delle franchigie del porto franco per ivi soffermarsi, poichè non è per questo vantaggio della città di Nizza che i forestieri amano d'ivi soggiornare nella stagione invernale, ma fermano ivi la loro dimora per la dolcezza del clima, pel suo radiante sole e per l'amenità del suo litorale, per la salubrità dell'aere che vi si respira.

E per dare una prova che essi non amano di soffermarsi a Nizza pel suo porto franco, osserverò che in Italia stessa vi sono delle altre città in cui ci affluiscono in quantità i forestieri nell'inverno, e che non ostante non hanno porto franco: Mi contenterò di citare a questo riguardo la vicina Pisa, e noterò che nell'esempio di Pisa abbiamo una prova manifesta dell'erroneità del ragionamento del signor ministro, perchè se il porto franco valesse ad attirare forestieri, questi invece di soffermarsi a Pisa andrebbero a Livorno.

Pretende il signor ministro, che le spese di dogana saranno a un dipresso identiche, sia che si tolga, sia che si mantenga il porto franco: mi duole, ma neppure in questo posso essere d'accordo col signor ministro; la linea di un fiume quale si è il Varo, è sempre assai più facile a guardare che non una linea di montagne, e qui inoltre tutta la linea da guardarsi dal lato della Francia non monta in lunghezza alla metà di

quella che si deve guardare nelle montagne verso l'interno dello Stato. In una linea lungo un fiume non ci sono tante scabrosità di terreno, tante vallate, tante montagne che impediscano la libertà di una estesa veduta e rendano pressochè impossibile la sorveglianza, quindi minore facilità di contrabbando.

Osservo inoltre che vi esiste già lungo il Varo una linea di doganieri per impedire l'introduzione dei generi che non si possono in franchigia nel Nizzardo introdurre, ed egli è quindi evidente che molto minore spesa cagionerà il rinforzo che si dovrà fare a questa linea, che non la manutenzione di una linea doganale più lunga del doppio, la quale verrebbe totalmente tolta mercè la soppressione del porto franco quale è attualmente costituito.

Se la mancanza di comunicazioni e di strade fosse una ragione sufficiente per accordare porti franchi alle parti dello Stato che ne sono prive, signori, ognuno vede che niuna con più ragione potrebbe reclamarlo della Sardegna, ed oltre ad essa vi sono altre località che potrebbero almeno al pari di Nizza reclamare questo privilegio.

Questa dunque non può essere una considerazione sufficiente, un motivo per accordare facilitazioni di porto franco a chicchessia, mentre se si dovesse con parità estendere a tutti i cittadini che trovansi in condizioni eguali, si dovrebbe estendere almeno a due terzi del territorio dello Stato.

Il signor ministro infine credeva di appoggiarsi a che i Nizzardi volessero maggiormente gradire il suo che non il progetto della Commissione. Quale aggradimento abbia avuto in Nizza il progetto della Commissione a me veramente non è noto, ma quella che vi ebbe il progetto del Ministero lo sa bene il signor ministro. (*Segni d'approvazione*)

FARA-FORNI. Signori, in simile questione a quella che ci sta davanti, io sorgeva in questo recinto, è appena or scorso l'anno, quando fui infelice creatore e sgraziato avvocato, come ben ve ricordate. (*Ris.*) Ora io sorgo per ringraziare anzitutto la Commissione d'avermi prevenuto colla sua relazione.

Come essa seppe toccare a quegli argomenti cui io sarei stato in dovere di riandare, così mi ha risparmiato di rinnovare dolori che ben a stento vado dimenticando, ed a voi, o signori, la noia forse di sentire di bel nuovo i miei lai. Non mi dilungherò adunque sulla questione postaci in campo.

In pensando che preziosi sono i momenti della Camera, e quanta sia la forza e la rapidità della percezione vostra sugli oggetti, ancorchè di volo accennati in quest'onorevole consenso, io renderò più del mio dire eloquente il silenzio, limitandomi cioè ad osservarvi puramente e semplicemente, che se la Camera non intende ritornare sopra i suoi precedenti per contemperarli (ciò che non sarebbe discaro ai miei compaesani ed agli abitanti dell'Ossola e Valsesia), se vuol essere costante nei principii spiegati, se finalmente, il caso essendo precisamente identico, sebbene altrimenti l'intenda l'onorevole signor ministro di finanze, la Camera non vuol rendere ancor più grave e dolorosa la condizione di quei comuni e provincie che già sottostarono e subirono il peso delle sue decisioni, e dirò anzi, delle inesorabili sue sentenze, con tale una dignitosa rassegnazione e rispetto alla suprema legge da sapere soffocare ogni lamento, fidenti nel Governo e nel Parlamento che li avranno a cuore nei loro emergenti, e saranno per mitigare o moderare i già vivamente sentiti loro danni, la Camera stessa, dico, ne ha chiaro l'esempio nelle già adottate sue deliberazioni della antecedente Sessione.

Io conchiudo quindi chiedendo da voi, o signori, imparziale fermezza di proposito, precisa coerenza di principii, e

giusta inflessibilità d'applicazione, quale si addice alla rappresentanza della ragione nazionale.

La Camera vi pensi seriamente, chè la questione è grave.

SANTA ROSA. Due sistemi diversi sono stati sviluppati l'uno dal Ministero, l'altro dalla Commissione, circa il modo da adottarsi per provvedere allo stato eccezionale di Nizza. Il ministro ha giustificato il suo progetto opponendosi a quello della Commissione; per contro la Commissione, e per essa il relatore, ha giustificato il proprio progetto. (*Susurro*)

Ambidue i progetti, se presi separatamente, sono incompleti, ma riuniti insieme soddisfanno ai bisogni di quella provincia senza portare nocimento alle altre dello Stato.

Il dovere che una posizione ufficiale mi legò a quella provincia nel 1848 e 1849, e la simpatia che davvicino posi a quelle popolazioni, e da lontano si mantenne e durerà colla mia vita, mi ha posto in grado di conoscere, di indagare i fatti che stanno in favore delle franchigie nicesi e ne determinarono la concessione. (*Movimento*)

Le franchigie furono al Nizzardo concesse pello stato eccezionale di quella provincia; ed il ministro delle finanze vi dimostrò come queste franchigie doganali non siano in opposizione collo Statuto, senza che siano stati oppugnati i fatti ed i ragionamenti che ne trasse, ma si debbano invece conservare per soddisfare all'equilibrio, cui devesi aver riguardo nella distribuzione delle imposte; furono poi adottati dal deputato Farina i motivi che in favore dei diritti differenziali militare possano.

Non voglio stancare la Camera tornandovi sopra, perchè sarei costretto a ripetere quanto essi hanno già detto a quel riguardo. Ma siccome queste questioni dipendono dai fatti, anzichè da teorie che ingiustamente si vorrebbero applicare a quella provincia, mi farò ad accennarvi la condizione eccezionale di quella provincia ed il trattamento fattosi a paesi che trovansi in parità di circostanze. Voi giudicherete se io vado errato invocandola per Nizza.

La provincia di Nizza ha una superficie territoriale di 5035 chilometri quadrati, trovasi confluente col mare, è separata dal Piemonte da altissime montagne (*Bisbiglio*), è divisa dalla Francia dalle colline della Provenza, dal fiume Varo e dal torrente Citeron. Quindi facili e continue le comunicazioni colla Francia, ed impraticabili nell'inverno, lunghe e difficili nella state col Piemonte.

In quella provincia pochissime sono le manifatture, e le produzioni di queste poche manifatture si spediscono all'estero, e potrebbero mai trovare uno sfogo in Piemonte. Si tratta di frutta condite, di seta e di liquori, che già esportansi dalle altre provincie. L'agricoltura produce pochissimo nelle alte montagne e nelle valli, perchè vi mancano assolutamente le strade. E qui mi occorre osservare al deputato Farina che non si possono assimilare le valli della provincia di Nizza a quelle della riviera di ponente e del levante del Genovesato, nè alle valli delle altre parti continentali dello Stato; ma che invece la provincia di Nizza possa e debba pareggiarsi piuttosto alla Sardegna.

Ora, io domando, che cosa si è fatto per la Sardegna? Si è riconosciuto che bisognava prima pareggiarla al continente pelle sue contribuzioni prediali, e farle a spese dello Stato le più importanti strade e poi estenderle altre imposte. Così si sospesero in Sardegna varie imposte che si pagano nel continente, e si votarono otto milioni per le strade di quell'isola; concorsi col voto, col lavoro, e colla parola, ad ottenere quel trattamento per la Sardegna; ma non vi sorprenda se invoco ora per Nizza l'applicazione dei principii già da voi sanciti, e credo che sia giusto pareggiare i pesi ed i benefici ad un

tempo, ma non i primi quando mancano i secondi; e si tratta di località in circostanze diverse da quelle delle altre provincie continentali. Nella stessa tariffa che già abbiamo votata, all'articolo 10 avvi una disposizione colla quale furono esentati dal regime doganale l'isola di Capraia, le isole Belle e le zone della Savoia. In Francia pure incontriamo un'intera provincia, che forma il circondario di Gex, e che trovasi esente da ogni diritto doganale.

Queste esenzioni sono dovute alle difficoltà che si frappongono per il commercio interno di queste provincie o zone eccezionali, colle altre provincie dello Stato. Finchè cessino queste circostanze, dovute specialmente alla posizione topografica di quelle provincie, giustizia vuole che continuino quelle popolazioni a godere le franchigie doganali. Certamente se si trattasse di privilegio, non si potrebbe sostenere; ma il ministro ha dimostrato molto bene come questo non sia un privilegio che si voglia dare o conservare alla provincia di Nizza, e che le franchigie doganali non sono contrarie allo Statuto, e se fosse diversamente i Nizzardi (ne posso fare testimonianza alla Camera), non ne domanderebbero la conservazione.

Essi domandano quanto è comandato dallo stato loro eccezionale senza nuocere alle altre provincie dello Stato. Il ministro vi ha di più dimostrato come queste franchigie doganali portino anche un vantaggio alle finanze: e diffatti io ho ferma opinione, che ove si trasportasse la linea doganale al confine colla Francia, ne verrebbe un contrabbando immenso ed una spesa tale, che non sarebbe al certo compensata dai maggiori prodotti che si sperano dalle dogane. Non con vane e pompose parole, ma con fatti lo dimostrerò.

Si vede che nella vicina Francia, benchè esistano tre linee doganali, ciononostante non si riesce ad impedire il contrabbando che i Nicesi della montagna fanno delle lane che vi trasportano.

Nè a questo riguardo posso dividere l'opinione dell'onorevole relatore della Commissione, il quale asserì che è molto più facile guardare una linea quando è tracciata da un fiume, da un torrente o da colline, che non da montagne.

Io credo che è più facile difendere una linea, dove i passaggi sono per 6 mesi dell'anno impossibili e dove sono sempre meno facili, che non una linea di oltre cinquanta miglia, lungo la quale i passaggi sono facili in ogni stagione dell'anno, ed in ogni punto. L'esperienza sta per me. Mi si provi il contrario, non con parole, ma con fatti veri e constatati, se vuoi persuadere.

Debbo anche a questo riguardo rettificare un errore in cui è incorso lo stesso relatore. Egli asserì che è doppia la linea col Piemonte di quello che colla Francia. Desidererei che potesse misurare il corso del Varo. Troverebbe che il Varo percorre una lunghezza di oltre 50 miglia, e poi vi troverebbe ancora una catena di montagne che dividono la provincia di Nizza coi dipartimenti francesi del Varo e delle alte Alpi; infine, troverebbe una linea fatta pel contrabbando, ma ciò non basta, convien aggiungere la linea del mare e del principato di Monaco che andrebbe guernita di doganieri. Dopo avere misurate queste linee e studiatele sotto il rapporto doganale, si misuri e si studi quella attuale tra il Piemonte ed il Nizzardo. Mi si dirà allora se non ho ragione in quanto osservai.

Già dissi che i Nicesi non vengono ad invocare un privilegio, ma una parità di trattamento. Ora, nel momento in cui si aggrava la nazione di molte imposte, si viene in questa legge a diminuire l'imposta che gravita specialmente sui proprietari, sui consumatori onde sviluppare, aumentare i mezzi e

la ricchezza del paese, domando se sarebbe una parità di trattamento il fare che questa legge benefica a tutti gli altri cittadini dello Stato, dovesse produrre (io lo oso asserire) la rovina di una gran parte della popolazione nicese... (*Rumori a sinistra*) Sì, lo ripeto.

Pieno di fiducia nella giustizia della Camera, io non dubito che essa prenderà in considerazione i fatti da me e dal ministro esposti, e che in ogni caso, prima di pronunciare un voto contrario a quelle franchigie, si farà a verificarli e constatarli meglio, ove d'uopo, anche con una inchiesta.

Le ragioni allegate dal signor ministro, e rimaste senza risposta, e quelle altre che i miei onorevoli colleghi verranno ad esporvi, potranno meglio che io non saprei persuadervi, come in una questione di tanta importanza, che già fu risolta favorevolmente per altre località, che interessa una popolazione, la quale ha sempre mostrato, non con parole, ma con fatti quanto tenga all'integrità del nostro Stato, la quale, nelle guerre del secolo scorso, ha difeso palmo a palmo il terreno, e non ha ricevuti i nemici se non dopo avere versato molto sangue, e pagando contribuzioni di guerra, la quale ha dato alla patria italiana nomi illustri. Non avete che a scorrere la storia antica e moderna per conoscere se a questi fatti non sia dovuta la mancanza delle sue comunicazioni interne e la condizione infelice di quelle valli. (*Rumori*)

Diffatti, se non si fecero strade in quelle valli, se non si è aperta nella valle della Vesubia una strada che portasse in Piemonte, se non si fecero le strade nelle valli del Varo e della Tinea, si deve ciò a che vi ostavano i principii di strategia; questi non permettevano che si facilitasse l'entrata in Piemonte per mezzo di quelle valli.

Io mi riassumo facendovi osservare che la condizione attuale delle cose non è diversa in quella provincia da quanto lo fosse quando si concessero quelle franchigie doganali, e che mentre la nazione si avvia verso il libero scambio, non si deve retrocedere per dove già si trova stabilito, e dove al medesimo si deve la massima parte dei prodotti: che ciò si è fatto per altre località dello Stato, nel citato articolo decimo e che queste franchigie si mantennero da altre nazioni, e che lo Statuto vuole l'uguaglianza non solo dei pesi, ma anche dei vantaggi dello Stato.

Quando la provincia di Nizza sarà in condizione eguale alle altre provincie dello Stato, anche a quelle che si trovano in meno felici condizioni, quando il libero scambio sia, meglio che non lo è, una verità pratica, quando gli abitanti delle valli abbiano strade, e quei delle provincie possano comunicare facilmente col Piemonte, in allora si tolgano pure le franchigie doganali, si estenda pure la linea doganale al Varo, e si faccia pur pagare quest'imposta nel modo che si fa pagare alle altre provincie dello Stato, perchè allora la provincia di Nizza sarà in grado di sopportarla, e sarebbe un privilegio l'esimerla.

PRESIDENTE. Il deputato Deforesta ha la parola.

DEFORESTA. Cedo il mio turno al deputato Piccon, riservandomi di parlare in seguito.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Piccon.

PICCON. Se da me si volesse prestar fede ad una sconsolante voce che corre nella capitale, vale a dire, che sia già formata la vostra convinzione sulle franchigie doganali di cui gode la provincia di Nizza, e che negli animi vostri ne sia già decisa l'abolizione radicale, od una restrizione che ad essa equivalga, io mi asterrei dal prendere la parola, giacchè io ebbi sempre ed ho una ripugnanza invincibile a parlare senza speranza di successo.

Ma io credo che le corse voci siano o false od esagerate, è

che riguardo a questa legge non sia avvenuto nient'altro, salvo quanto avviene in tutte le leggi di qualche importanza. I deputati ne parlano fuori della Camera, discutono di esse nelle conversazioni e nelle passeggiate, ed appunto perchè ne discutono privatamente è giuocoforza che esprimano le loro opinioni. E questa è cosa lodevolissima, giacchè prova essere i deputati così investiti dell'alta loro missione, da non potersene spogliare neppure nelle ore in cui potrebbero non pensare ai lavori legislativi.

Vi ha però una differenza grandissima tra le opinioni manifestate privatamente, e la convinzione capace di determinare un voto legislativo. Una tale convinzione i rappresentanti della nazione non possono acquistarla che all'uopo della libera discussione che si fa dalla ringhiera parlamentaria.

Questa convinzione, ne son certo, non è ancora formata in voi nel senso di quelle voci, ed io confido che non sia per formarsi nel senso di lasciare alla provincia di Nizza le attuali franchigie.

Nella tornata del 15 aprile il signor ministro di finanze pronunciò in questa Camera un discorso che fece l'oggetto della pubblica ammirazione, e fu coronato di un successo maggiore del quale non si poteva sperare. Però io v'incontrai una espressione che mi fece una sensazione dolorosissima. Eccovi le parole del signor ministro:

« Se la nazione vedesse che lo Statuto non produce altro che nuove leggi d'imposta, non produce mai nessuna legge di riforma, a lungo andare, per certo, scemerebbe di molto il suo amore e la sua devozione per esso. »

Se ciò è vero, e lo è pur troppo! io credo che il signor ministro nelle attuali circostanze avrebbe dovuto astenersi dal presentare gli articoli che in questa legge riflettono la provincia di Nizza.

Sia colpa degli uomini ovvero del destino, è un fatto che nulla si fece per quella provincia (*Rumori*), tranne le leggi d'imposta, e che ad essa tornarono o dannose od inutili, alcune leggi vantaggiosissime ad altre provincie.

Una legge del 1848 portò una riduzione del 50 per cento, sul prezzo del sale, e fu una legge assai provvida. Ma per la provincia di Nizza fu una legge che aumentò le gravezze, giacchè in forza di essa il prezzo del sale si elevò del terzo sopra quello a cui prima vendevasi. Ed è da notare che la gravezza è tanto più onerosa, in quantochè la provincia si potrebbe provvedere di sale senza verun costo che quello della mano d'opera, la quale voi sapete essere pochissimo costosa. Ciò nulla meno noi ricevemmo quella legge senza verun lamento, senza mal animo di sorta. Dico anzi di più: essa fu generalmente approvata, e lo fu per sentimento di generosità e di simpatia verso altre provincie, e specialmente verso i poveri che troppo a lungo soffrirono dell'enorme tassa sopra di una merce così indispensabile alla vita.

Nella presente Sessione si approvò un trattato di commercio colla Francia. Esso porta delle diminuzioni di diritto doganale assai rilevanti sopra alcune merci che dessa tira dal Piemonte. Niuna ne porta per l'olio d'oliva in cui consistono quasi esclusivamente i nostri redditi. Non è mia mente di criticare il Governo per non avere ottenuta veruna diminuzione sugli olii, giacchè so essergli stata decisamente negata dal plenipotenziario francese. Ma intanto non è men vero che l'approvazione del trattato, nel mentre riusciva vantaggiosa a molte altre provincie, sia riuscita affatto inutile alla contea di Nizza. Nè diversa è la cosa, rispetto al nuovo trattato colla stessa nazione, il quale non ha altro effetto se non quello di torci perfino la speranza di vedere diminuire il diritto sugli olii.

Lo stesso può dirsi sotto d'un altro aspetto dei trattati coll'Inghilterra e col Belgio, giacchè quelle nazioni sono avvezze a provvedersi altrove che presso di noi, e la diminuzione del dritto d'entrata sugli olii non è che figurativa ed inutile per i nostri attuali bisogni.

Si presenta ora una nuova tariffa doganale, da cui verrà un grandissimo vantaggio ai consumatori di tutte le provincie, e molta facilitazione di far fronte alle nuove imposte: ma in essa si propongono gravezze enormi a carico della provincia di Nizza; e questa, disposta qual era a rallegrarsi del miglioramento di condizione delle altre provincie, si vede all'incontro costretta a piangere e si abbandona alla costernazione. Si agita al pensare che il Governo voglia togli le franchigie doganali, appunto nel momento in cui ne ha più bisogno per far fronte alle nuove imposte.

Io deploro che l'agitazione una volta nata abbia potuto eccedere i limiti della legalità: su del che tocca ai tribunali di pronunziare. Ma nello stesso tempo non esito a dire che vi abbia dato luogo la legge che discutiamo, e che la medesima nel concernente la provincia di Nizza sia impolitica ed intempestiva. Dirò anzi che mi fa sorpresa come il signor ministro di finanze, il quale teme che leggi d'imposta possano scemare la devozione verso lo Statuto, e cerca di mitigarle con altre leggi di riforma doganale, non tema che tal devozione si scemi là dove non si fa che aggiungere gravezza a gravezza.

La mia sorpresa si accresce poi di molto quando io penso che siffatta legge è proposta da un ministro che schiuse la via al sistema del libero scambio, ed in epoca appunto in cui l'elevatezza del suo ingegno lo faceva trionfare nel Parlamento.

Per essere conseguente a se stesso egli dovrebbe studiare il modo di abolire in ogni dove il sistema doganale, e non d'introdurlo od aggravarlo là dove ancora non è, od è alquanto più mite.

Procedendo altrimenti non si fa del libero scambio, e si fa qualche cosa di peggio che i protezionisti. Questi almeno danno alle imposte un aspetto che ha qualche cosa di attraente e di liberale, affermando di esigerle per far fiorire l'agricoltura e l'industria nazionale. Ma lo aggravare le tasse doganali senza prendere di mira cotal protezione, si è cosa molto più odiosa, si è una pretta fiscalità. Io, che guardo ai fatti più che alle parole, non crederò mai che sia libero scambista chi toglie il libero scambio ad un paese che lo aveva e lo aggrava d'imposte doganali.

Il signor ministro propugnava il sistema del libero scambio anche collo spauracchio del comunismo, e diceva che a prevenire il comunismo giovasse la libertà di commercio. Sarebbe egli in oggi divenuto discepolo del signor Cabet, e di Nizza vorrebbe egli farne un' Icaria!

Malgrado di tante inconseguenze, io mi sarei astenuto dal parlare, se il signor ministro e la Commissione si fossero fatti carico di un privilegio che, in materia di imposta, è cardinale; quello cioè di vedere se coloro che hanno da pagarle siano nella possibilità di farvi fronte.

Per sapere se la provincia di Nizza, oltre alle antiche ed alle nuove imposte, possa anche pagare o la totalità dei diritti di dogana, conforme al progetto della Commissione, ovvero soltanto la tassa sopra i vini, come porta il progetto ministeriale, converrebbe conoscere l'importo di tutte le entrate di lei. Quali sono gli studi che hanno fatto in proposito? Quali sono i dati statistici che presentano alla Camera?

Su di ciò non si ha nulla, nulla assolutamente, e si corre per conseguenza il pericolo di stabilire una tassa al dissù delle forze della provincia.

Quando si tratta di diminuire il numero degli impiegati, ovvero i loro stipendi o pensioni, i signori ministri vengono innanzi col bisogno del servizio, colla dignità della carica, colle spese di mantenimento delle loro famiglie, e persino colla falsa teoria delle posizioni acquistate. E quando poi si tratta di colpire di una gravissima e nuova imposta una intera provincia, si dimentica d'indagare quali ne siano le entrate per dedurne se dessa possa o no far fronte all'imposta.

Dissi che in difetto di dati statistici sull'importo delle entrate della provincia si corre il pericolo di stabilire una tassa al dissù delle sue forze. Ciò io dissi per coloro che della provincia non hanno speciale conoscenza. Ma per i deputati di essa che tutta l'hanno percorsa, e ne conoscono le risorse, la cosa è diversa. Essi sanno e sono certi che vi sia per noi impossibilità assoluta di far fronte alle progettate gravezze.

Noi abbiamo fatto de' calcoli per sapere quale sia la rendita totale della provincia, e ci siamo convinti che la medesima non produca in derrate più di 5,800,000 lire.

Io deploro più di voi la mancanza di dati statistici, i quali ne son certo, ci sarebbero più favorevoli che la base dalla quale siamo partiti.

Se a quella cifra mettiamo accanto le passività, voi toccherete con mano non potere noi assolutamente sussistere senza le franchigie doganali che propugniamo.

Nello spoglio del 1847, le tasse della provincia versate nelle casse del Governo figurano nella somma di 1,650,000, senza comprendervi i residui del precedente esercizio, i quali rilevano a sole lire 15,000. Ma è cosa opportuna di notare: 1° che alla fine dell'anno rimane un residuo di lire 100,789, le quali vedo figurare nello spoglio del 1848, e si deve dire in conseguenza che nel 1847 le tasse siano state in realtà di lire 1,750,000; 2° che desse sarebbero rilevate ad una somma molto maggiore, se in quell'anno non vi fosse stata una fortissima riduzione sui diritti d'entrata dei grani, riduzione che durò per sei mesi, e ribassò quel diritto da sei lire a soli centesimi cinquanta per ogni quintale metrico. Vediamo infatti che nella relazione fatta precedere al progetto di legge cadente in discussione, il diritto per soli grani per l'anno 1846 è portato in lire 419,000, mentre invece nel 1847 i diritti sul grano, unitamente a tutti gli altri diritti doganali, non rilevano che a sole lire 125,000. In vista di ciò si può dire che, senza di quella riduzione nel 1847, la provincia di Nizza avrebbe pagato non meno di 2,050,000 lire per le sole imposte quali erano regolate nel 1847.

E qui devo segnalare un grave errore in cui il signor ministro è caduto quando per dedurre la media dei diritti sul grano prendeva per base gli anni 1846, 1847, 1848 e 1849.

Di quattro annate tre non dovevano figurare. Non doveva figurarvi il 1847 per la già indicata riduzione sui diritti d'importazione de' grani.

Questa riduzione influì moltissimo sull'entrata doganale del 1848; impereicché la carestia de' cereali cessò prima che fosse cessata la riduzione del diritto d'entrata ed i negozianti ne approfittarono introducendone tanta quantità che quasi bastò alla consumazione dell'anno seguente.

Oltre di ciò nel 1848 e 1849 vi fu la guerra. Noi non ebbero che pochissimi forestieri; stettimo per molto tempo senza guarnigione, e da due o tre mila uomini dei nostri nicesi pugnavano come soldati o come marinai per la causa italiana. Stando alla media che vi fu proposta, anche il sangue che dessi versarono per la patria verrebbe messo a calcolo a danno nostro!

No, la media dei diritti che noi paghiamo per i grani non è

di lire 256,500. Essa rileva a più di lire 400,000, ed io non esagero sicuramente quando affermo che le tasse della nostra provincia rilevano a lire 2,050,000: e qui parlo, o signori, delle tasse quali erano regolate nel 1847.

Ora dovremo pagarle ed in parte già le paghiamo in una somma molto maggiore.

Il sale che nel 1847 rilevò a lire 165,000 costituisce una sovratassa di 50,000 lire e più per l'aumento del terzo.

I diritti demaniali per l'aumento sulla carta bollata, per le misure che si sono prese onde evitare le frodi in ordine alle cambiali, per l'aumento de' diritti di successione, nonché di quelli d'insinuazione, aumenteranno di più di un terzo e la provincia che già pagava per quei diritti poco meno di 400,000 lire, avrà una sovratassa di altre 200,000.

Vi è poi la legge d'imposta sui fabbricati, la quale ci colpirà in una proporzione più forte delle altre provincie, e ciò non solo perchè i fabbricati per la speranza di affittarli ai forestieri, ma anche per essere i fondi rustici molto divisi, e per la vaghezza di ogni proprietario di avervi una casa civile.

Dirvi a quanto ammonterà questa imposta io noi posso in modo sicuro, ma credo che non si eleverà a meno di 500,000 lire, e che arriverà ad una somma maggiore quando sarà trascorso il termine pendente, il quale molte nuove fabbriche godono ancora dell'esenzione derivante da una sovrana disposizione del 1832.

Vi ha l'imposta sui capitali già da noi votata, vi ha quella sui corpi morali, e tutte unite insieme le antiche e le nuove imposte già votate, io non esito ad affermare che per la provincia di Nizza rileveranno a 2,800,000 lire.

Verranno poi le altre imposte sul commercio ed arti liberali, sui fitti e mobilia, e fors'anche un aumento sulla fondiaria. Tra tutte insieme faranno che la provincia resti gravata di altre tasse per quattro o cinque cento mila lire e così essa dovrà pagare annualmente una somma di tre milioni, e due o tre cento mila lire.

Credete voi, o signori, che la provincia di Nizza possa pagare di più.

Fate il confronto delle sue rendite colle sue imposte e vedrete che queste eccedono di assai la metà delle prime, e che mentre dovrà versare nella cassa del Governo tre milioni e due o tre cento mila lire, a lei non rimarranno che due milioni sei cento mila lire in circa.

Dividete l'una e l'altra di queste somme tra gli abitanti della provincia che sono in numero di 116,000 in circa, e troverete che la quota di contribuzione di ognuno sarà di lire 26 70, e la quota della rendita scevra d'imposta sarà di sole lire 24 40.

Con una somma sì misera devono gli abitanti della provincia ancora fare fronte alle imposte provinciali e comunali; ed il rimanente, che non sarà più di 20 a 21 lira, sarà la vera rendita fondiaria netta che loro rimarrà pel vitto, per la vestimenta e per tutto quanto è necessario alla vita.

Si calcoli pure come un mezzo di sussistenza l'importo di tutti gli stipendi e delle pensioni pagate dal Governo; si calcoli l'interesse delle cedole del debito pubblico possedute da individui della provincia; si calcoli il prodotto degli stabili e di capitali che alcuni hanno fuori di essa; si calcoli il denaro che vi portano i forestieri, il quale in gran parte ritorna all'estero pel prezzo di compra degli arredi e delle stoffe di cui si servono, ovvero viene in Piemonte per le vetovaglie che ci provvede; si calcoli tutto in una parola; sarà sempre un problema come quella popolazione possa sussistere con entrate sì tenui e con imposte così gravi.

La soluzione di questo problema voi non l'avrete, salvo nelle franchigie di cui vi vien proposta la restrizione.

Quella d' esenzione dai diritti doganali tiene i viveri e le vestimenta ad un prezzo accessibile al povero; ed il prezzo ne è moderato e tenue non solo per l'esenzione del diritto, ma anche in ragione della qualità delle mercanzie, giacchè molti oggetti usciti dalle fabbriche meno perfezionati, e per quali non converrebbe di pagare i diritti di dogana, vengono ivi smerciati, e li compra il povero che non potrebbe comprarli per poco che il prezzo ne fosse più elevato.

Essa dà vita ad alcune industrie che sono nate appunto all'ombra del porto franco. Diverse fabbriche di confetterie destinate pel nord dell'Europa e per le Americhe si sono da alcuni anni stabilite in Nizza; mettete un diritto sopra l'entrata degli zuccheri e degli spiritosi, e quell'industria è uccisa nelle fascie, e le molte persone che vi lavorano non avranno più il mezzo di vivere.

Si fa ivi un commercio di olii in bottiglie inviate nelle regioni le più lontane delle Americhe. Ma l'olio di Nizza solo non resiste al viaggio, ed è forza di temperarlo con dell'olio di Napoli. Questo commercio è stato tolto alla piazza di Marsiglia; ha preso un grande sviluppo e somministra lavoro e vita a migliaia di persone che s'impiegano a metterlo in bottiglie ed a formare le casse per la spedizione.

Togliete il porto franco, e Marsiglia se lo approprierà di bel nuovo, giacchè esso non vive in Nizza se non a causa dell'esenzione del diritto doganale.

Potrei citarvi molte altre industrie ed indicarvi mille e mille famiglie di piccoli negozianti, e di operai che senza l'esenzione dal diritto di dogana più non potranno sussistere.

Solo vi dirò che tolta tale esenzione diminuirà presso di noi anche il numero de' forestieri. Alcuni di essi sono ricchi e non guardano alle spese; ma abbiamo anche molte famiglie poco agiate che vi vengono o per causa di malattia od anche per farvi economia. Togliete l'esenzione e crescerà indubitabilmente il prezzo de' viveri, crescerà il prezzo delle stoffe, il prezzo della mobilia, e così anche il fitto delle case mobiliate, e ciò farà che i forestieri si disgustino dal venire a passare l'inverno a Nizza. No, una legge per noi più infausta e più micidiale di quanto il sia il progetto della Commissione, non si potrebbe neanche immaginare, giacchè dessa ci torrebbe anche il beneficio del sole che la natura fece più luminoso e più benigno nelle due estreme parti d'Italia, una delle quali si è appunto la provincia di Nizza.

Vi ho spiegata una parte del problema, quella relativa all'esenzione dei diritti; essa però non basterebbe a dar vita a tutta la popolazione della provincia. Una parte di questa ritrae la vita dall'altra franchigia, dal diritto differenziale.

Le mercanzie che a causa di quel diritto differenziale transitano pel colle di Tenda non sono certamente di molta conseguenza, ed il commercio che desse procurano a Nizza è così tenue da non poter essere invidiate da verun'altra piazza di commercio, e tanto meno da Genova che ha un commercio cento e cento volte maggiore. Spero che il signor ministro e la Commissione, i quali ci furono così parchi di dati statistici sapranno dirci al giusto a che quantità rilevinò. Io so che nel 1848 arrivarono a 56 mila quintali, ma non ho altre basi per formare una media. Comunque sia, esse danno la vita a più migliaia di famiglie.

Dei negozianti che le inviano io non mi prendo molta sollecitudine. Ma essi hanno bisogno del lavoro di molti braccianti per sbarcarle dai bastimenti, portarle nei magazzini, imballarle, metterle sui carri, e principalmente per trasportarle in Piemonte. Togliete quella franchigia e avrete loro

tolto ogni mezzo di sussistenza. Tanto al di qua che al di là del colle di Tenda vi sono delle popolazioni che non hanno che pochissimo terreno atto a coltura, e vivono delle scarse somme che ritraggono da quel trasporto.

E notate che, togliendo il trasporto di tale merci, si torrebbe anche quello delle merci che dal Piemonte vanno a Nizza. Le melighe, la carne, il pollame, le uova, i canapi pei cordaggi e molte altre merci noi le tiriamo dal Piemonte per la via di Tenda, ed in tanto le tiriamo in quantochè il vetturale che conta sopra il prezzo di vettura al suo ritorno le trasporta a prezzi moderatissimi. Senza il transito dei coloniali i vetturali non ce le porterebbero più che a prezzi troppo elevati, ed il vilto rincarirebbe in Nizza anche sotto di questo aspetto, ovvero se si trovasse altra via di averle, i vetturali piemontesi e di tutto lo stradale perderebbero anche il trasporto delle derrate che tiriamo dal Piemonte.

Sì, quel diritto differenziale dà la sussistenza a molti e molti poveri, ma virtuosi cittadini delle provincie di Nizza e di Cuneo. Essi menano già una vita penosissima e stentata. Sopprimetelo, ed essi più non potranno vivere.

Voi vedete, o signori, che, stante la scarsezza d'entrata, la provincia di Nizza durerà fatica a pagare le nuove imposte comuni. Eppure di queste non si lagna.

Essa votò la guerra per mezzo de' suoi rappresentanti; è giusto che concorra a pagarne le spese, e farà ogni sforzo per pagarle; ma i suoi sforzi sarebbero inutili se voi, nel tempo stesso che aumentate le imposte in tutto lo Stato, le togliete il mezzo di farvi fronte.

Noi contiamo di poterle pagare se i viveri e le vestimenta continueranno ad essere al prezzo moderato in cui le mantiene il porto franco, se non decadrà veruno dei rami di commercio che abbiamo, se continuerà il già ben scarso transito pel colle di Tenda. Ma se si aumentasse il prezzo delle merci, ovvero soltanto quello del vino, se decadessero le industrie nate all'ombra del porto franco, o cessasse il transito pel colle di Tenda, allora noi non potremmo far fronte a veruna nuova imposta.

Se il signor ministro ebbe un momento l'idea di togliere il diritto differenziale e d'imporre un diritto sui vini, e se la Commissione ebbe quella di abolire pienamente il porto franco di consumazione, lasciando però il diritto differenziale, ciò avvenne perchè essi non si resero conto dello stato della provincia.

Ma la Camera che conosce l'impossibilità assoluta in cui dessa sarebbe di pagare maggiori imposte, la Camera non lo vorrà, lo spero.

Io lo spero con tanto più di ragione, in quanto che sono certo che la Camera non voglia sanzionare una ingiustizia, ed il togliere o menomare il porto franco di Nizza sarebbe una vera ingiustizia. Il dimostrarlo è cosa agevolissima.

Già vi dissi come la provincia di Nizza, per le imposte quali erano regolate prima di ogni aumento, pagasse più di due milioni, e come ne pagherà più di tre per le nuove imposte comuni già votate o da votarsi. La popolazione di quella provincia sta alla popolazione dello Stato come 1 a 42.

Ora, due milioni e 50 mila lire, moltiplicati per 42, darebbero per lo Stato 86 milioni, somma alla quale non arrivarono mai le imposte di tutto lo Stato. Le sue rendite, e le iscrizioni del debito pubblico che il medesimo aveva, e coi frutti de' beni che possiede hanno potuto rilevare a tale somma. Ma certo che il ramo solo della imposta diretta ed indiretta è sempre stata molto al disotto.

Così nel 1848 le rendite ordinarie dello Stato rilevarono, come dallo spoglio, a 73,071,610. Ma quelle non derivanti da

imposte, quali sono i fitti di beni, case, canali e ponti, i censi, i livelli e gl'interessi di crediti demaniali, le miniere, i marmi, le zecche, i canali e simili altre rendite vi entrano per più di quattro milioni e cinquecento mila lire, e così la vera rendita delle imposte non fu che di 68 milioni. La quota di questa somma per la provincia di Nizza sarebbe stata di 1,619,000 lire. Essa pagò invece 1,669,000 lire, senza comprendervi i residui dell'anno precedente, e senza far caso di quelli rimasti alla fine di quell'esercizio, e pagò in conseguenza 50,000 lire al di su della sua giusta quota.

Se quell'anno non fosse stato un anno eccezionale, invece di pagare soltanto 50,000 lire avrebbe pagato da due a tre cento mila lire al di su della sua quota. Eccovi i privilegi della provincia! Essa gode del triste privilegio di pagare di più di quanto dovrebbe pagare, e ciò quand'anche sia una delle provincie più povere dello Stato.

Si faccia lo stesso calcolo sulla base della nuova imposta, ed il risultato ne sarà lo stesso.

Il signor ministro nel dare conto alla Camera dello stato delle nostre finanze diceva apertamente che colle nuove imposte le rendite dello Stato possano giungere a 107 o 108 milioni; siccome tutte le rendite non provengono dalle imposte, e che in quest'anno specialmente vi figurano 4 milioni per la vendita di beni stabili, le imposte propriamente dette non eccederanno cento milioni.

La quota della provincia di Nizza in ragione della popolazione sarebbe di qualche cosa di meno di 2,400,000 lire. Eppure essa, anche col porto franco, pagherà sicuramente più di tre milioni. Non potrò io dire che dessa, anche senza verun aggravio particolare, paghi la sua quota d'imposta, e che paghi anzi di più di quanto la sua quota importerebbe?

Prenderò anche, se vi piace, l'imposta delle dogane separatamente dalle altre, e vedrete che anche di esse la provincia di Nizza paga la sua giusta quota.

I diritti sui grani pel 1846 il signor ministro li porta a lire 419,547; vi si devono aggiungere altri diritti di minore importanza, come di ostellaggio, di transito, di uscita, i quali il signor ministro avrebbe dovuto indicarci in modo positivo e con delle cifre. Io li calcolo a 50,700 lire pel 1847. Avremo un totale di diritti doganali per quella provincia di 450,000 lire. Questa cifra moltiplicata per quarantadue darebbe per lo Stato una imposta doganale di quasi 19 milioni.

Or ditemi, il ramo delle dogane produsse forse in quell'anno 19 milioni? No di certo: esso non ne produsse che da 14 a 15. La rendita di tale ramo d'imposta per qualche anno sarà anche minore, giacchè per quanto siano grandi i vantaggi che la popolazione ritrarrà dal ribasso della tariffa, la cassa doganale, momentaneamente almeno, vi perderà.

Se è vero che la somma pagata dalla provincia di Nizza per i diritti doganali deggia dare per l'intero Stato una somma di 19,000,000 di lire, e se ciò nulla meno non arrivò pel passato che a 14 o 15, e che per l'avvenire sia per essere anche al disotto, ognun vede che la franchigia non sia che di nome e che la provincia paghi non solo la sua giusta quota di essi, ma anche di più.

Aggiungasi, se si vuole, al totale prodotto doganale anche la rendita proveniente dalle gabelle accensate di cui sono gravate molte provincie del Piemonte: non avrete con essa più di 18 a 19 milioni, e le 450,000 lire pagate dalla provincia di Nizza equivalgono appunto alla sua quota su di tal somma, e noi per conseguenza, benchè su di altra denominazione, paghiamo quanto pagano le provincie in cui sono stabilite le gabelle accensate.

Ecco in ultima analisi il risultato della franchigia cotanto avversata!

La provincia di Nizza paga i diritti doganali. Solo invece di pagarli sopra di un migliaio di articoli, li paga sopra di un articolo solo.

Se poi si mettono a confronto tutte le contribuzioni dirette ed indirette della provincia con quelle di tutto lo Stato, il risultato si è che dessa paghi di più della sua giusta quota.

Ove ciò nulla di meno si volesse togliere il porto franco in conformità di quanto vi propone la Commissione, ovvero si adottasse quello del Ministero di gravare i vini e gli spiriti, tutto quanto se ne ritrarrebbe sarebbe una somma percepita al di su di quanto esiga la giustizia. No, la Camera nol farà, e forse non vi avrebbe pensato neppure il signor ministro se fosse entrato ne' calcoli ch'io vengo di fare.

Ma oltre alla franchigia di nome e non di fatto, della quale vi ho finora parlato, vi ha quella del diritto differenziale, la quale già vi dissi in qual modo dia la sussistenza a molti paesi tanto al di qua che al di là del colle di Tenda.

Anch'essa, credetemi, è conforme ai veri principii di giustizia e di buona amministrazione.

E qui prima di tutto è d'uopo di por mente che tal diritto differenziale non torna per nulla dannoso ai consumatori del Piemonte. Se si arrecasse a questi qualche pregiudizio, dico il vero, io non la sosterrai, perchè tra i consumatori vi sono anche i cittadini meno agiati e poveri, ed i loro interessi mi stanno molto a cuore.

Che quel diritto differenziale non torni a danno de' consumatori, ognuno il vede, ovvio essendo che se il Governo esiga di meno sui diritti di dogana per le merci importate in Piemonte per quello scalo, ciò non possa fare rincarire le merci.

Io dico anzi che il consumatore del Piemonte ne profitta, perchè il consumatore profitta sempre della concorrenza, e quel diritto fa appunto che venga in concorrenza cogli altri porti anche il porto di Nizza.

Che il Governo faccia una perdita, o per meglio dire ch'esso perceva di meno per causa di que' diritti differenziali, io lo ammetto; ma soggiungo fosto che la perdita non è poi molto rilevante, e che dessa diverrà fra breve di niuna importanza.

Bisogna premettere che, a tenore del manifesto camerale del 10 febbraio 1850, col quale si pubblicò la tariffa attualmente in vigore, vi ha una quantità di merci le quali non godono di verun diritto differenziale.

I galloni, le frangie, i fili d'oro e d'argento, tutte le stoffe di seta, di cotone, anche manifatturate con filo, i panni, la saia, le coperte ed altre mercanzie di lana furono escluse dalla diminuzione del diritto; e questa nella realtà delle cose non cade che sopra i generi coloniali; e difatti in un estratto dalle dogane pel 1848, in cui si contengono tutte le merci spedite in Piemonte, io non vedo figurare che alcune produzioni della nostra provincia, come olio, vini in bottiglie, aranci, il tutto in pochissima quantità, e poscia vi figurano il merluzzo, il caffè, lo zucchero, ed in minima quantità gli altri generi coloniali.

Io deploro altra volta la parsimonia delle cifre fornite dal Ministero e dalla Commissione, giacchè in materia di finanze e di diritti doganali il Parlamento può facilmente essere tratto in errore se non gli vengono forniti de' dati statistici.

Io già vel dissi, ho visto un estratto dei registri doganali pel 1848, ove la quantità delle merci venute in Piemonte per lo scalo di Tenda rilevano a 56,000 quintali, comprese anche quelle di nostra produzione, le quali però non arrivano a

mille quintali. Quelle di estera nazione sono per quell'anno nella quantità di 53,000 quintali.

A termini della tariffa e de' manifesti camerali 7 aprile 1835 e 13 febbraio 1846, il diritto differenziale non può elevarsi per niuna merce al di su di lire 5 per quintale. Se tutte le merci godessero di un favore di lire 5 i 53,000 quintali darebbero alle finanze una perdita di 175,000 lire; ma essendovene molte che non godono di un favore così esteso, io credo di apporri al vero riducendo tale perdita a sole lire 150,000 in circa.

Eccovi, o signori, la vera somma che perde la cassa doganale per causa di quel diritto differenziale!

La perdita sarà minore per causa della nuova tariffa, giacchè la riduzione toglie molta importanza alla differenza di diritti.

Anzi io prevedo pur troppo, e con me lo prevede l'intera provincia, che quel diritto differenziale, benchè scritto in tariffa, fra due anni non sarà che nominativo. Fra due anni sarà attivata sull'intera linea la strada ferrata da Torino a Genova. Ciò farà che le merci verranno da Genova a Torino in pochissime ore e con una spesa di trasporto minore di lire tre per ogni cento chilogrammi, mentre all'incontro da Nizza vi vogliono lire otto nella stagione estiva, e di più per tutto il tempo in cui il colle di Tenda è coperto di neve.

E qui non posso a meno di segnalare un altro assai patente errore in cui è caduto il signor ministro, quando nella sua relazione asseriva che si dovesse togliere il diritto differenziale a motivo che il ribassamento della tariffa sia per aumentare la consumazione del Piemonte, e che questo aumento di consumazione sia per accrescere il transito pel colle di Tenda. La è questa una cosa così singolare, ch'io mi stupisco come possa essere venuta in mente ad un uomo così elevato ed avveduto.

Sì, la consumazione aumenterà nel Piemonte; ma non aumenterà il transito pel colle di Tenda. Questo non si sostenne che a causa di quel diritto differenziale. Se lo togliete, io vi dico che, lungi di aumentarlo, voi l'avrete intieramente distrutto.

Ma si dirà dagli oppugnatori di quel diritto differenziale: è certo che questo diritto è causa che lo Stato sia perdente di una qualche somma: per qual ragione vorrà egli sopportare una tal perdita?

Le ragioni, o signori, sono molte, e mi gode l'animo che siano state sentite dalla Commissione.

Potrei qui dirvi che la provincia di Nizza, e specialmente le popolazioni che trovansi sullo stradale, essendo quelle le quali sono esposte a mille e mille calamità in caso di guerra e che avendo desse principalmente sofferto nella guerra, del 1792 al 1796, epoca in cui furono saccheggiate più di una volta le loro case, distrutti i loro bestiami, spopolate le loro foreste e persino tagliati i loro alberi di ulivo, ragion di compenso vorrebbe che almeno in tempo di pace si avesse loro qualche riguardo. Potrei anche dire ragion di Stato, giacchè la guerra potrebbe essere rotta altra volta, e se volete che una popolazione che vive a voi unita dappoi cinque secoli sia pronta a nuovi sacrifici di sostanze e di sangue, voi in tempo di pace dovete provarle con dei fatti che l'amate come dessa vi amò sempre dappoi la seguita unione.

Ma lascio da parte delle ragioni di simili sorta, e fra le molte altre che avrei ancora non toccherò che delle principali.

Una ve la dissi già dimostrandovi come il transito pel colle di Tenda dia la sussistenza a molte famiglie sparse su tutto lo stradale. Esse sono discrete; non vi domandano che del

lavoro per procurarsi il vitto. Voi non potete darglielo altrimenti che conservando quel diritto differenziale. Invece di toglierlo e di ribassarlo, lo Stato è tenuto a provvedere in modo che il transito non cessi neppure quando sia terminata la strada ferrata di Genova. Il toglierlo fin d'ora sarebbe il ridurre una numerosa popolazione alla miseria, e forse anche il gettarla nel mal costume, giacchè dalla miseria al delitto non vi ha molta distanza.

Un'altra ragione io la trovo nella posizione topografica della provincia. Essa non è divisa dalla Francia che per mezzo di un fiume, ma la mano dell'uomo vi pose una triplice, inesorabile linea di dogane, e Nizza non può avere con lei verun commercio di esportazione, meno quello dell'olio, che dessa è obbligata di trasportarvi pagando un diritto che equivale al terzo del suo valore. Dalla parte del Piemonte la provincia è divisa da una triplice catena di monti difficilissimi al transito, ed uno di essi rende il trasporto impraticabile per una gran parte dell'anno. Il Piemonte ha del grano e del vino in abbondanza; ma le spese di trasporto ne aumenterebbero il prezzo di dieci lire per ogni ettolitro. Noi abbiamo dell'olio, ma ne hanno pure altre provincie dello Stato divise da una sola catena di monti, e molto più vicine, e desse, ciò malgrado, inviano all'estero li nove decimi dei loro olii, a motivo che basti un sol decimo alla consumazione del Piemonte. Quindi per noi che siamo più lontani non vi ha possibilità nè di prendere dal Piemonte il grano ed il vino che manca, nè d'importarvi l'unica derrata di cui abbondiamo.

Per conservare col Piemonte qualche commercio, bisogna che i nostri uomini di Stato correggano il male che ci viene fatto dagli uomini di Stato della Francia. Essi ci hanno collocati sulla linea del Varo, degli impedimenti al commercio che la natura non aveva posti. Tocca a voi, signori ministri, e deputati, di vincere quelli che la natura collocò tra il Piemonte e la nostra provincia; non vi ha altro mezzo di vincerli che aprendo strade, o con un diritto differenziale di transito.

Il primo mezzo si è quello che fu messo in opera per le altre provincie, e fu un mezzo che costò allo Stato delle centinaia di milioni. Io lodo il Governo di aver fatte simili spese, lodo la mia provincia di avervi contribuito senza muovere lagnanza di sorta; ma nello stesso tempo vi dico che per essa non si fece neppure un chilometro di strade carrettabili, e che la somma a cui rileva il diritto differenziale (il quale d'altronde non profitta a lei sola, ma anche alla provincia di Cuneo), altro non è che un ben tenue compenso di quanto valgono le aperte comunicazioni nelle altre provincie.

Fate delle strade che facilitino il varco dal Piemonte a Nizza, aprite delle comunicazioni interne nella provincia e nelle valli che la compongono, e allora potrete abolire il diritto differenziale. Ma lo abolirlo prima che siano aperte tali vie di comunicazione sarebbe una cosa ingiusta, sarebbe lo stesso che di voler condannare a perire d'inedia molti onesti e poveri cittadini; e le strade che si aprirebbero poi da qui a dieci o quindici anni non li ritornerebbero a vita.

D'altronde, se è vero, come l'ho dimostrato, che la provincia paghi più della sua quota di contribuzioni, la somma a cui rileva il diritto differenziale non è nient'altro che una restituzione, ed il Governo deve continuarla anche a rigore di giustizia.

Un'ultima ragione che vi addurrò a favore di quel diritto differenziale si è una ragione politica.

Già vi dissi come senza di esso cesserebbe immantinente ogni sorta di commercio col Piemonte, e come vi sia pericolo

che cessi anche il commercio d'importazione delle carni ed altre vettovaglie che il Piemonte ci fornisce. Se ciò avviene, ed avverrà senza dubbio, io vel domando: quel vincolo di fratellanza e di affezione potrà rimanere tra le popolazioni di Nizza e quelle del Piemonte? L'affezione non si conserva e non si accresce se non colla frequenza degli uni cogli altri, colla corrispondenza, colla comunanza di affari e d'interessi. Togliete il commercio che si fa per causa del diritto differenziale, e sarà tolta ogni affezione. Voi ci guarderete come stranieri, e voi venendo in Nizza sarete accolti sì, perchè noi accogliamo tutte le nazioni, ma il russo e l'inglese si stupiranno della niuna familiarità e strettezza di rapporti che vi sarebbe tra cittadini di una stessa patria.

Diciamolo dunque, il diritto differenziale ugualmente che il porto franco, sono per noi una condizione della nostra esistenza, sono una necessità derivante dalla nostra condizione topografica. Non si possono nè togliere nè menomare senza che ci si tolga il mezzo di sussistere.

Se non che io udii più volte susurrarmi alle orecchie che le franchigie della provincia di Nizza non siano conciliabili coll'uguaglianza proclamata dallo Statuto, e che, trattandosi di privilegi, siano da questo stati aboliti. E qui sorge la questione del diritto.

I deputati dell'Ossola, della Valsesia e di Orta mal soffrendo che la Camera non abbia tenuto conto de' privilegi i quali erano scritti in pubblici e solenni atti mi aspettano a questo passo, e credono che abbia da toccare alle franchigie di Nizza la stessa e medesima sorte che quella toccata alle loro valli.

Essi però si saranno già accorti non essere mia mente di invocare l'atto di spontanea dedizione della provincia di Nizza.

Io mi sono appoggiato a delle ragioni ben diverse. L'impossibilità di campare la vita senza di quelle franchigie, e la circostanza che malgrado di esse la provincia di Nizza paghi la sua quota d'imposta doganale, più della sua quota delle contribuzioni in complesso sono le ragioni che ho invocate.

Se dessi si fossero fatti a dimostrare che anche senza l'imposta sul bollo le loro provincie sopportassero già la loro giusta quota di contribuzioni e se avessero invocate delle cifre quali le invoca la provincia di Nizza, le loro reclamazioni, io credo, avrebbero avuto un esito favorevole, giacchè la Camera non volle mai, nè può volere, che le provincie più povere concorrano nelle spese dello Stato in una proporzione più forte di quanto importi la loro quota, ragguagliata in ragione della popolazione.

Ciò premesso in risposta alle opposizioni che ci vengono dagli onorevoli deputati di quelle valli, aggiungerò qualche breve osservazione per dimostrare che lo Statuto non ripugna punto alle franchigie doganali della provincia di Nizza.

La città di Livorno ha il porto franco e lo ritenne nel tempo, pur troppo breve! in cui la Toscana ebbe un Governo liberale, e non so che alcuna voce siasi mai elevata per riguardarlo come un privilegio inconciliabile colle libere istituzioni.

Venezia, la quale niuno contesterà essere città amatissima delle libere istituzioni, e non ha ancora perduta la speranza di riaverla. Venezia si piega a domandare il porto-franco all'imperatore, e l'ottiene! Credete voi che l'avrebbe chiesto se avesse creduto che il porto franco sia un privilegio, e che non possa stare col liberalismo? (*Mormorio*)

In Francia un porto-franco fu stabilito in Marsiglia nel 1814, e se poscia fu tolto, il fu ad istanza di Marsiglia stessa, la quale destinata quale è ad importare nell'interno della

Francia una immensa quantità di merci, trovò nel porto franco un incaglio al suo commercio. Anche noi se avessimo le frontiere aperte verso il Varo, ovvero la possibilità di commerciare col Piemonte vi rinunzieremmo assai volentieri. Intanto l'esempio di Marsiglia ci prova come il porto franco possa stare col regime costituzionale.

La stessa nazione ci fornisce di ciò un'altra prova ancora più luminosa. In tutta la frontiera del Belgio vi ha in Francia una zona in cui il sale, e credo anche il tabacco, si vende a metà prezzo. Avete voi mai inteso levarsi una voce che dalla ringhiera dell'Assemblea gridasse contro di un tal privilegio, contro alla violazione dell'eguaglianza proclamata dalla Costituzione?

Ma v'ha di più, o signori: la Costituente del 99 fu senza dubbio un'Assemblea liberale e nemica di privilegi. Essa ne fece una vera strage ed aprì con ciò la via al moderno incivilimento. Ciò nulla di meno lasciò sussistere de' porti franchi e sancì de' diritti di dogana differenziali.

Una legge del 6 agosto 1791 abolisce i privilegi e le esenzioni personali in materia di dogana; ed eccovi come si esprime poi riguardo a quelle di alcune città e porti:

« Demeurent pareillement supprimés, tous privilèges, exemptions ou modérations de droit dont jouissent quelques ports, villes, hôpitaux et communautés du royaume à quelque titre que ce soit sauf les exceptions déjà décrétées, et sans rien préjuger relativement aux franchises du port et ville de Bayonne et du pays de Labour, du port de la haute ville et citadelle de Dunkerque, jusqu'à ce qu'il y ait été statué. »

Come ognuno vede, l'Assemblea conservava quivi de' porti franchi di consumazione, e si rapportava inoltre a delle leggi eccezionali che dessa stessa aveva precedentemente decretato. Fra queste leggi vi è quella del 26 luglio e 1° agosto 1791 contenente delle disposizioni speciali pel commercio di Marsiglia e vi sono appunto stabiliti de' diritti differenziali come si ricava dagli articoli 5 e 6, così concepiti:

« Art. 5. Les droits du nouveau tarif seront réduits à soixante livres le quintal sur les toiles de coton blanches et étrangères, et à vingt livres aussi le quintal sur celles provenant du commerce français dans l'Inde, lorsqu'elles auront la destination de Marseille. »

« Art. 6. Seront exemptes de tous droits les marchandises et denrées autres que celles dénommées dans les articles 4 e 5 du présent titre, importées par mer de l'étranger à Marseille. »

Gli esempi che vi ho addotti, e quello massime della Costituente dell'89, provano come vadano errati coloro i quali pensano che il porto franco di Nizza sia contrario allo Statuto. Il pregio dello Statuto sta, a mio credere, nel tutelare tutte le libertà e nel dare loro tutto lo sviluppo di cui sono suscettibili. Fra quelle libertà vi è anche la libertà di commercio. Essa costituisce il diritto comune. Il sistema doganale non è che una eccezione. Fate pure ogni sforzo per mettere lo Stato intero nel diritto comune, io sarò con voi; ma non pretendasi d'invocare lo Statuto per torci una delle libertà che lo Statuto tutela.

I privilegi li odio anch'io al par di voi. Ma io veggo la parola di privilegio scritta nel Codice civile sia per la forma dei testamenti, sia nel titolo delle ipoteche (*Interruzione e mormorio prolungato*), la veggo scritta nel Codice di commercio pel ricoveramento di alcuni crediti, e non ho ancora sentito che alcuno abbia avanzato che tali privilegi siano contrari allo Statuto; sono anzi certo di non sentirlo mai, perchè si tratta di disposizioni legislative derivanti dalla natura

stessa della cosa, e dalla diversa posizione di alcuni creditori o testatori. Anche le nostre franchigie derivano dalla nostra speciale posizione topografica ed economica. Abbassate le montagne che ci separano dal Piemonte, convertite in terreno le nostre roccie e burroni, ovvero ottenete soltanto dalla Francia che dia entrata libera alle nostre produzioni, ed allora potrete dire che le nostre franchigie non abbiano il loro fondamento nella nostra posizione tutta speciale.

No, esse non sono de' privilegi che abbiano dell'odioso; esse sono per noi una necessità, una questione di vita o di morte.

Lo Statuto non nega a veruno il dritto di esistere, e non potrebbe negarlo senza violare i diritti stessi di natura.

Esso vuole l'uguaglianza dinanzi alla legge, e questo principio vi fu proclamato per abolire i privilegi di casta e per denotare che sotto il regime costituzionale ogni cittadino sarebbe cittadino e non di più; vi fu proclamato nell'intento di avvertire la nazione che nella distribuzione degl'impieghi si sarebbe solo avuto riguardo al merito; vi fu proclamato insomma per elevare tutti gli uomini allo stesso rango di dignità politica, di cui la maggioranza di essi era stata diseredata. Ma lo Statuto non vuole di certo che una provincia già troppo povera ed infelice si riduca all'ultima miseria.

Le pubbliche gravezze in conformità dello Statuto la provincia di Nizza le sopporta.

Il farla sottostare a gravezze maggiori sarebbe lo stesso che di fare contribuire il povero più del dovizioso, sarebbe lo stesso che di volere distruggere la libertà non solo, ma anche l'eguaglianza, e di lacerare il più santo de' principii di tutte le Costituzioni.

Ah no, onorevoli deputati, voi nol farete! Io spero all'incontro che adatterete l'emendamento o quistione pregiudiziale da noi proposta; e vi scongiuro di adottarlo, non solo nell'interesse della provincia di Nizza, ma pel rispetto che tutti abbiamo verso lo Statuto. (*Conversazione generale*)

(Molti deputati si alzano dai loro stalli per uscire.)

Molte voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. La proposta cui accenna il deputato Piccon, fu deposta sul banco della Presidenza, ed è così concepita:

« Gli articoli 37, 38 e 39 del progetto della Commissione e gli articoli 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53 e 54 del progetto del Ministero saranno surrogati dall'articolo seguente, da collocarsi in fine della legge.

« Per ora nulla è innovato alle leggi che in materia di dogane reggono il contado di Nizza. »

Questa proposta è firmata dai signori deputati Santa Rosa, Deforesta, Leofardi e Piccon.

La presente discussione è rimandata a domani.

La seduta è levata alle ore 5 e 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del progetto di legge per la riforma della tariffa doganale;

2° Discussione del progetto di legge per una tassa sul commercio, sulle arti e professioni liberali.