

TORNATA DEL 4 GIUGNO 1853

PROGETTO DI LEGGE PER AUTORIZZARE LA DIVISIONE DI GENOVA A CONTRARRE UN IMPRESTITO E AD ECCEDERE IL LIMITE DELL'IMPOSTA.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il ministro dell'interno mi incaricò della presentazione di un progetto di legge per autorizzare un prestito e la facoltà di stabilire

una sovrimposta alla divisione amministrativa di Genova. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1899.)

PRESIDENTE. La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e distribuito.

Non siamo più in numero; si rimanderà pertanto a lunedì la discussione.

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

TORNATA DEL 6 GIUGNO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

SOMMARIO. *Domanda d'urgenza d'una petizione — Seguito della discussione del progetto di legge per modificazioni alla tariffa doganale — Opposizioni dei deputati Sulis, Bianchi A. e Cavallini alla proposta del deputato Asproni per riduzione del dazio sui frumenti, categoria 12 — Repliche in favore del ministro di finanze e del deputato Asproni — Reiezione — Incidente sull'invio alla Commissione della petizione del sindaco di Felizzano relativa ai terreni abbandonati dal Tanaro — Approvazione della categoria 12 — Proposizione del deputato Ricci Vincenzo sui legnami da costruzione, categoria 13 — Parlano il ministro delle finanze ed i deputati Polleri, e Brignone relatore — Interpellanze del deputato Marco sulla categoria 16, Metalli — Risposta del ministro suddetto, e osservazioni dei deputati Bottone e Demaria — Approvazione delle successive categorie dell'entrata ed uscita, e quindi dei primi otto articoli delle disposizioni preliminari alla tariffa — Obbiezioni del deputato Deviry all'articolo 9, ed emendamento del ministro medesimo — Approvazione dell'emendamento e degli articoli 9, 10, 11 e 12 — Emendamento del deputato Polleri all'articolo 13 — Opposizioni del ministro delle finanze — È ritirato — Approvazione degli articoli, dal 14 al 21 — Opposizioni dei deputati Stallo, Ricci Vincenzo all'articolo 22, e parole in appoggio del ministro medesimo — Approvazione degli articoli 22, 23, 24, 25 e 26.*

La seduta è aperta alle ore 4 e 1/2 pomeridiane.

AIRENTI, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata.

CAVALLINI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni.

5205. Venturelli Filippo, del comune di Vezzano provincia di Spezia, si rivolge alla Camera per ottenere gli arretrati della pensione dovuta al fu suo padre, già militare dell'esercito francese.

5206. Il Consiglio comunale di Cardè chiede che la Camera sospenda la discussione intorno al progetto di costruzione della ferrovia da Torino a Pinerolo, onde si possa aver tempo a presentare la pratica del progetto Michela per una ferrovia la quale raggiungerebbe le provincie di Pinerolo e di Saluzzo, tendendo da un punto intermedio direttamente a Torino.

5207. Il Consiglio comunale di Moretta, provincia di Saluzzo, petizione conforme alla precedente.

5208. Il sindaco di Felizzano, esponendo come la convenzione stipulata tra il Governo ed il signor Deferrari tenda a porre finalmente riparo alle corrosioni che diminuiscono questo territorio, ed al pregiudizio che quelle popolazioni risentivano dalla soppressione dei molini nel fiume Tanaro,

chiede piaccia alla Camera di sanzionarla col suo voto, approvando il progetto di legge relativo, presentato dal signor ministro delle finanze.

PRESIDENTE. La Camera essendo in numero, pongo ai voti il processo verbale dell'ultima tornata.

(È approvato.)

DOMANDA D'URGENZA DI UNA PETIZIONE.

BERTINI. Colla petizione 5206 il Consiglio comunale di Cardè chiede alla Camera di sospendere la discussione intorno al progetto di legge per la costruzione di una ferrovia da Torino a Pinerolo sino a che venga presentato un nuovo progetto del signor ingegnere Michela, mediante il quale si congiungerebbero le due provincie di Pinerolo e di Saluzzo in un punto intermedio di strade ferrate tendente direttamente a Torino.

Conformemente a quanto venne fin qui praticato pregherò la Camera di trasmettere questa petizione alla Commissione incaricata dell'esame del progetto della ditta Pickering.

PRESIDENTE. Sarà trasmessa.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER MODIFICAZIONI ALLA TARIFFA DOGANALE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la continuazione della discussione del progetto di legge per modificazioni alla tariffa doganale.

La discussione era rimasta alla categoria 12, *Biade e cereali*.

Il deputato Asproni aveva proposto di ridurre il dazio d'entrata sul grano e frumento da 2 lire ad 1 50 per ettolitro.

Il deputato Sulis ha facoltà di parlare.

SULIS. Nella tornata di ieri l'altro l'onorevole ministro delle finanze abdicava temporaneamente la qualità di ministro, e disse voler solo ritenere la qualità di deputato finché durasse la discussione sul dazio del grano estero. Ma innanzi di siffatta abdicazione dava egli un buon consiglio cui intendo attenermi.

Il consiglio fu dato quando il signor ministro si oppose ad alcune riduzioni proposte dal deputato Lanza sui cotonei, ed allora disse che bisognava badare a non portare una perturbazione troppo grande nello sviluppo attuale delle industrie nazionali. E perchè tale perturbazione non sia, io mi oppongo alla riduzione proposta alla categoria che ora stiamo discutendo. Già si addussero molti argomenti per persuadere i fautori di questa riduzione a cessare dalla speranza che essi avevano che per 50 centesimi di meno sull'ettolitro di grano ne dovesse venire alcun sollievo alle classi povere; l'aritmetica dell'onorevole deputato Lanza dimostrava che questi 50 centesimi ridotti nelle frazioni opportune per ogni libbra di pane non venivano a formare che un quarto di centesimo, il che faceva sì che la riduzione non potesse ripartirsi utilmente al momento della compra della detta libbra di pane; quindi egli venne a concludere che siffatta riduzione, non ottenendo lo scopo desiderato, non avrebbe ad altri profitto che ai guadagni dei grossi capitalisti, ed avrebbe nel tempo stesso recato grave danno alle classi agricole nella loro industria che, come tutti sanno, è laboriosa quant'altra mai. A questo proposito alcuni altri oratori fecero dei raffronti tra le produzioni agricole delle diverse provincie dello Stato; ma siccome nell'estimazione dei prodotti agricoli delle diverse provincie dello Stato non si parlò affatto delle provincie insulari, le quali sono in gran parte agricole, io richiamo perciò l'attenzione della Camera su quelle provincie. (*Movimento*)

In Sardegna, o signori, tre soli ottavi del vasto territorio sono in istato di coltivazione; alcune zone sono a vigneti, ed altre a oliveti, ed io tacqui quando si parlò della riduzione degli olii e dei vini alla categoria prima. Ma la maggior parte di questa coltivazione è di cereali. E se per la caduta delle barriere doganali tra l'isola ed i porti liguri questi medesimi cereali possono con qualche profitto recarsi sui mercati del nostro continente, essi deggiono con maggiore gelosia di quello che possono fare i grani mietuti in Piemonte temere la concorrenza troppo facile dei grani esteri. Difatti, pei grani del Piemonte si fece valere, ed a buon diritto, l'argomento delle spese di trasporto, rese maggiori dalla scarsezza delle strade comunali. Or bene, calcolate le spese del trasporto marittimo dall'isola, la totale ed assoluta mancanza delle strade comunali, e quindi le spese di trasporto necessarie nell'interno del paese per raggiungere la spiaggia, e vi persuaderete agevolmente che quell'argomento

che è dedotto dalle spese di trasporto, buono pel Piemonte, deve esserlo con maggior efficacia alla Sardegna. Il signor ministro Cavour disse che la riduzione della tariffa dei cereali nel Belgio fece in modo che ne patissero que' terreni unicamente coltivati a grano, ma che alla totalità del paese non ne venne gran danno, e che fu compensato dal vantaggio recato alle altre industrie. Or bene, in Sardegna, quasi nella sua totalità, eccettuati i cereali, non vi ha alcun'altra industria di campi. L'agricoltura è ancora nello stato primordiale; non vi ha quel miglioramento di metodi che può accrescere il prodotto. La Camera medesima si occupò di tale bisogno, e colia provvida legge della vendita dei beni demaniali procurò il mezzo che in Sardegna quest'agricoltura aumentasse, ed appunto per mettervi un eccitamento anche più valido, colla medesima legge si stabilì che gli acquirenti di questi terreni demaniali, ove in un dato termine non ne intraprendessero la coltivazione, doveva intendersi come non avvenuto il contratto. Dunque io dico che in questo momento, in cui questa nascente industria è chiamata a nuove imprese, deggio con molto fondamento temere che un ribasso della tariffa riguardante l'introduzione del grano estero debba produrre una grave perturbazione, un grave scoraggiamento. Ma almeno ci fosse sui mercati del continente il caro del prezzo del grano, ed allora io non che accettare la riduzione di 50 centesimi, che reputo inefficace, accetterei persino la libera introduzione. Ma questo caro non c'è.

I dati statistici ufficiali persuadono che veramente questo danno esiste; io faccio osservare che questo danno non è da temersi, perchè i nostri grani sardi godono della libera introduzione nei mercati del nostro continente. E che ciò sia lo posso ricavare da uno degli argomenti addotti dall'onorevole deputato Camillo Cavour. Egli osservava che nel 1847 in Piemonte si dovettero rompere molti prati appunto per provvedere alla necessaria produzione dei necessari grani.

Ora se questo accadde nel 1847, al certo non accadde più dopo il 1848, in cui le barriere doganali tra l'isola e gli Stati continentali sparirono. Dunque, per effetto di questa concorrenza del grano isolano sui mercati del nostro Stato, ne viene una maggior quantità di merce ed una maggior onestà nei prezzi; e questa maggior quantità di merce ed onestà nei prezzi verrà sempre più ad aumentarsi a misura che progredirà l'agricoltura nell'isola, isola che, come tutti sanno, fu nei tempi passati tanto ferace da meritarsi il titolo di granaio di tutto l'impero romano.

Da questa semplice esposizione dei fatti mi sembra che venga ad essere giustificata l'opposizione che io vado facendo. In Inghilterra, o signori, lo stesso Roberto Peel non mai sarebbe venuto alla celebre proposta del 1841, se non fosse stato già verificato che la produzione dei cereali in Inghilterra non poteva bastare ai bisogni del popolo inglese, giacchè nell'Inghilterra la classe agricola è solamente composta del terzo della popolazione.

Ben è vero che si facevano ivi sforzi inauditi per obbligar i terreni che per la loro natura non erano disposti alla produzione dei cereali, per renderli atti alla produzione di essi; ma appunto da questa insistenza ne veniva che anche nell'abbondanza dei raccolti il prezzo non diminuiva, perchè, per coltivare questi terreni che di natura non erano predisposti, bisognavano molti danari che i capitalisti impiegavano a larga mano per far fruttificare quei terreni contro la loro naturale inclinazione, e quindi ne veniva la necessità di mantenere elevato il prezzo dei cereali onde potersi rimborsare.

Ma si disse: è necessario di provvedere la classe povera?

di pane. In Inghilterra questa cosa fu detta e ridetta, ma pure non si riuscì, anche dopo la proposta Peel, a rimediare all'indigenza delle classi povere inglesi.

Anche attualmente in Londra stessa, daccanto alle contrade di Oxford-Street e Piccadilly, splendissime pei signorili equipaggi ed aristocratici palagi, sorge il quartiere di Saint-Gilles ove vedesi una moltitudine di uomini seminudi, sparuti, travagliati dalla fame; eppure questi disgraziati non gridano già una nuova riduzione nella tariffa dei cereali, perchè comprendono che non sta ivi la loro possibile soddisfazione, ma domandano aumento di salario; e questa questione dell'aumento di salario è quella che occupa non solo le classi operaie dell'Inghilterra, ma le classi operaie dell'Europa. (*Segni di approvazione*) Quindi anche dal fatto dell'Inghilterra, il quale in mille modi fu rappresentato alla Camera, risulta che il sollievo delle classi operaie può dipendere non già dal maggiore o minor prezzo del grano, ma dalla maggiore o minor elevatezza dei salari. E questo mi pare che sia evidentissimo, anche in tesi astratta, perchè è inutile radunare una gran quantità di grano sui mercati, e porre anche un prezzo assai mediocre per poterlo comprare, quando l'operaio dal suo lavoro non può ritrarre quella tale moneta che pure è necessaria per comprare quel medesimo grano dal buon prezzo.

Mi pare adunque che la cosa per sè sia evidente, e che introdurre attualmente nella nostra tariffa daziaria il ribasso di 50 centesimi che viene domandato, non produca alcun bene alle classi operaie, e produca un grave sgomento nella classe agricola, la quale, spero, sarà per sè medesima raccomandata, per la sua moralità e costanza nel lavoro continuo e paziente, alla Camera.

Io quindi, credendo che la discussione abbia interamente raggiunto il suo scopo, volontieri cesserò dal parlare.

PRESIDENTE. Il deputato Asproni ha la parola.

ASPRONI. Autore secondario di questa proposizione, io mi credo in dovere di difenderla, e, come difensore, obbligato a rispondere poche parole alle osservazioni fatte dagli onorevoli deputati Sulis e Lanza.

Comincerò dal dire una verità, ed è questa che noi siamo liberi scambisti fino a quando il libero scambio non viene a toccare le nostre borse; ma appena si è in timore di perdere qualche scudo, diventiamo arrabbiati protezionisti. Così vediamo riguardo alla tariffa del grano, imperocchè quelli che si vantano amici del libero scambio, quando siamo venuti all'articolo del pane, alla diminuzione del dazio sulle granaglie, quasi a coro hanno protestato in favore, non del consumatore, ma del proprietario del terreno. È la voce dell'interesse che soffoca la voce della giustizia, esile come il fiato del famelico.

L'onorevole Sulis, ripetendo ciò che già diceva l'onorevole Lanza, allegava, e meritamente, che in Sardegna mancano quasi affatto le vie di comunicazione, per la quale mancanza si reclamava anche per le provincie continentali. In questo egli ha molta ragione; ma invece di domandare che sia mantenuta la tariffa protettrice sul grano, insti forte e dica al Governo che adempia al dovere che gli impone una legge la quale voleva che in tre anni fossero compite le reti stradali nella Sardegna, e protesti contro il potere esecutivo che le fa fare con tanta lentezza, e così male, che è oramai uno scandalo. Chiedendo che non sia diminuita la tariffa sui cereali perchè difettiamo di strade, i miei avversari si servono di un argomento che ridotto a termini della maggior evidenza logica ci dice: non abbiamo strade, dunque il povero non abbia pane, o lo paghi a carissimo prezzo.

Lo stesso si può dire circa la tutela che il Governo presta male alla proprietà. L'onorevole deputato Lanza diceva: i ladri invadono le nostre campagne, non ce ne lasciano i prodotti, dunque mantenetece la protezione sulla tariffa doganale dei cereali. Questo è quanto dire: siamo infestati dai ladri; la polizia dorme, il Governo non ci protegge, dunque il povero non abbia pane; secondo me, la conseguenza dovrebbe essere assai diversa. La conseguenza legittima sarebbe che si costringa il Governo a vigilare a tutela della vita e della proprietà dei cittadini, valendosi del voto e della libera parola in questa Camera.

Si è detto che non si è fatto nulla per promuovere l'agricoltura; che manca l'istruzione; ma da ciò non dovete dedurre che si debba mantenere la tariffa che gravita sopra il principale tra gli alimenti, ma dovete dire al Governo: istruite il popolo, educatelo, fondate scuole elementari; e se il Governo manca al suo dovere, abbiate il coraggio di rimproverarlo e di rovesciare il Ministero.

Uno dei principali argomenti sui quali si fondarono gli onorevoli oppositori è il seguente: quando noi facessimo una riduzione di soli 50 centesimi sull'attuale tariffa del grano, il beneficio si risolverebbe non in sollievo della povera gente, ma in maggior lucro degli speculatori dei grani.

È molto facile distruggere con buoni calcoli questa difficoltà; ma io non entrerei nello spinaio delle cifre, e risponderò valendomi della medesima argomentazione dei miei oppositori. Essi non pretendono che si respinga la riduzione proposta dalla Commissione. Essi adunque la credono utile alla classe misera, perchè non voglio credere che abbiano intendimento di impinguare solamente la borsa dei negozianti in granaglie. Ma se è così, non sarà vero *a fortiori* che giovi più ai bisognosi la riduzione di una lira? Necessario è adunque che i dissenzienti dalla mia proposta o vengano nella mia sentenza, o rigettino come senza utile risultamento la diminuzione consentita dalla Commissione.

Si diceva dall'onorevole mio amico Sulis che un solo terzo della vasta e ferace isola di Sardegna è coltivato. Ma forse ciò sarebbe effetto della concorrenza estera dei grani? È l'effetto dello spopolamento, conseguenza del tristo Governo che per secoli si è fatto di quel nostro sventurato paese. Lo stesso amico Sulis diceva che gli operai in Inghilterra non domandano la libera introduzione dei cereali e il pane a buon mercato, ma un proporzionato aumento di mercede. Signori! questo non significa già che non sia stata salutare la riforma dell'illustre Peel promossa dalla lega celebrata di Manchester, ma indica che l'avara mano dei capitalisti non dà in salario a chi lavora il tanto che è necessario al suo sostentamento, il tanto che basti a vestirsi e a comprarsi il pane quotidiano, e vorrà anche dire che il valore della moneta perde in ragione della sua abbondanza, come aumenta quella dei cereali e degli abiti e delle cose tutte in ragione della scarsezza. Il che dimostra una grande verità economica, ed è che niuna cosa ha valore intrinseco, ma varia a tenore delle circostanze della vita. Nel deserto, a mo' d'esempio, il tormentato dalla sete, quando sente inaridirsi la lingua e soffocarsi l'anima, pagherebbe un milione un bicchier d'acqua che in Torino non ha valore alcuno. Il diamante non sarebbe così prezioso e ricercato se abbondasse come il granito delle Alpi.

Conchiudo adunque che sta sempre la ragionevolezza della mia proposta di ridurre cioè di un'altra mezza lira la tariffa del grano se volete essere conseguenti allo stesso nostro principio di favorire le classi che più ne hanno bisogno.

Io non proposi una maggior riduzione, non proposi l'intera

abolizione, perchè io già prevedevo che questa proposta se passa, passerà con molta difficoltà, e che si sarebbero messi a ridere se io fossi venuto alla Camera a proporre una misura veramente radicale. Se avessi soltanto ascoltato la giustizia del concetto e il sentimento del mio cuore, oh! certo che non avrei esitato a proporre l'intera soppressione di questo dazio, nè mi avrebbe trattenuto il timore che una tal soppressione fosse per cadere a carico delle proprietà. Signori, io non crederò mai le tariffe doganali come una protezione: nel mio cervello, questo non entra, nè vi entrerà; ma io riguardo le dogane come un diritto fiscale, e i diritti fiscali debbono colpire non le persone che non hanno, ma coloro che posseggono. E secondo me le tasse e le tariffe devono cominciare là dove la materia cessa di essere necessaria, e comincia ad essere indizio di sovrabbondanza.

Per queste ragioni io persisto nella mia proposizione. (*Ai voti! ai voti!*)

PRESIDENTE. Il deputato Bianchi ha facoltà di parlare.

BIANCHI ALESSANDRO. Mi dispiace che la mancanza assoluta di dati statistici sulla diversa distribuzione delle imposte tra provincia e provincia, in correlazione alle rispettive loro produzioni, mi impedisca di recare osservazioni di un carattere più generale nella questione attuale; ma in difetto di queste non posso non chiamare l'attenzione della Camera su di un fatto speciale il quale vorrei le fosse presente nella votazione della riduzione proposta dall'onorevole preopinante.

Nella parte di provincia che io abito, le imposte fra la regia, la provinciale e comunale, oltrepassano il quinto del reddito netto dei fondi, il che posso provare con vari strumenti d'affittamento e cedole di esattori.

Ora in questi redditi figurano per una gran parte i cereali i quali vengono perciò a pagare il 20 per cento del loro valore.

Non so, dico, quale possa essere la media generale delle imposte gravitanti su questo genere di produzione; ma certo, anche mettendo una gran differenza tra provincia e provincia, parmi di potere facilmente argomentare che sarà sempre di gran lunga superiore alla tassa quale la vorrebbe ridotta l'onorevole preopinante, e che corrisponderebbe al 6 o 7 per cento al più.

Ora a me pare che questa vera ingiustizia contro i produttori interni, per proteggere i produttori stranieri, nessuno liberissimo scambista la possa pretendere, e non mi taccierà di protezionista se credo doversi rifiutare.

SULLI. Io replicherò brevi parole in risposta all'onorevole mio amico deputato Asproni.

Egli muove querela perchè vi sono taluni tra i liberi scambisti che lasciano la teoria del libero scambio per divenire quando che sia un tantino almeno protezionisti.

Io gli dirò che questo è una necessità dell'ordinamento generale; imperocchè dal momento che abbiamo dogane e quindi diverse categorie di dazi, la teoria del libero scambio non si ragguaglia più al diritto astratto, sibbene all'equilibrio dei vari interessi che la legge ha dichiarati legittimi, e cui debbe provvedere onde non patiscano troppo danno. Adunque cessi da quella sua meraviglia, e si persuada che se si andasse a ritroso di questi principii si farebbe un gran male, senza pure aver la consolazione d'un briciolo di bene.

Il deputato Asproni diceva che a vece di chiedere mantenimento di protezione pei grani sardi, doveva chiedere la pronta costruzione delle strade nell'isola le quali riconosce mancare tuttora. Sta bene: io chiedo le strade, ma intanto, finchè le medesime non sieno fatte, e quindi così non sia

tolto il grave ostacolo dei trasporti dei cereali di che parlai, reputo (son certo di non ingannarmi) che l'aprire col troppo ribasso del dazio per l'estero concorrenza grande alle biade insulari sia per l'agricoltura sarda fatalissimo danno.

Ostinandosi il deputato Asproni nel suo progetto, imiterebbe colui che il volgo stesso condannava quando lo vide metter il carro innanzi ai buoi.

Lasci il deputato Asproni che i miglioramenti di coltivazione, che le facilitazioni stradali dei trasporti sieno attuati in Sardegna, e allora ce la intenderemo; in somma lasci che i buoi sieno aggiogati al carro se vuole che sia aperto il solco. (*Bene!*)

Io diceva che gli operai inglesi, non ostante che abbiano il pane a buon mercato, provano dei bisogni. Il deputato Asproni asserisce che codesti loro bisogni sono occasionati dalle diverse condizioni sociali, per cui si moltiplicano le necessità del consorzio medesimo. Ma questi bisogni di cui parlai non sono bisogni fittizi, sono veri bisogni di nutrimento; i loro volti sparuti, il corpo affranto manifesta in essi un vero bisogno di nutrimento. Ciò è tanto vero che nel 1851, quando Peel fece la sua proposta, un insigne economista francese, Michel Chevalier, sosteneva che anche ove, a vece della modificazione Peel, si fosse adottata la totale soppressione del diritto d'entrata sui grani, la miseria si sarebbe mantenuta nel popolo inglese, perchè la cagione della miseria sua non era da attribuirsi all'elevatezza del prezzo del grano, ma bensì all'essere i salari troppo tenui, cioè alla sovrabbondanza dell'offerta del lavoro disponibile sulla ricerca dei lavoranti stessi, dond'è che i capitalisti davano la legge, non gli operai.

Dopo di questi riflessi non credo sia necessario addivenire alla confutazione delle massime economiche del deputato Asproni sulla coppa d'acqua per l'assetato e delle altre orientali sue immagini che per nulla si accomodano alla questione pratica che abbiamo per le mani. La questione è questa: dividete 50 centesimi per ettolitro su ciascuna libbra di pane, e calcolandole troverete che ogni libbra avrebbe la diminuzione d'un quarto di centesimo. Ora, il povero operaio non già ad ettolitri compra il grano per panificarlo, ma sì a libbra acquista di di in di il pane, giacchè egli non ha le lire tornesi in tasca, sol ha pochi spiccioli per giornata. Adunque per lui, obbligato a questa necessità, non profitta la diminuzione dei 50 centesimi per ettolitro; si profitta all'avidio mercadante che compra per molti e molti ettolitri le biade.

Io adunque sostengo, anche per esperienza fattasi in Inghilterra, che la diminuzione progettata non solleva le classi povere; io respingo la proposta nell'interesse generale ed in quello dell'isola della Sardegna.

Voci. Ai voti! ai voti!

CAVALLINI. Mi permetta la Camera che le esponga una sola considerazione; la accerto che sarò brevissimo, e che non entrerà punto nè nella questione che riguarda i proprietari, od i produttori, nè in quella che concerne i consumatori. Al punto in cui è giunta la discussione, mi restringo solo ad osservare che ogni qual volta si è discusso in questa Camera durante la presente Sessione di progetti di leggi d'imposta, le diverse Commissioni ed il Ministero ci addusero sempre siccome il primo, siccome il più grave ed incontrastabile di tutti gli argomenti, quello dedotto dalla ristrettezza delle nostre finanze. Tale argomento ci fu ripetuto a iosa dai relatori Torelli e Chiarle che ci dicevano che *fra tutti i pitocchi, il più pitocco era il pubblico erario.*

Ora, stando sia a quanto ci espose l'onorevole Brignone relatore della Commissione incaricata di esaminare il pro-

getto in discussione, sia a ciò che fu ammesso dallo stesso signor ministro delle finanze, la riduzione di soli 50 centesimi che e dall'uno e dall'altro d'accordo viene proposta per ogni ettolitro sull'introduzione del grano produrrebbe una certa diminuzione nelle entrate delle nostre finanze da lire 500,000 a lire 600,000.

Consideri la Camera quale è la grave conseguenza che ne deriva dall'approvazione di una riduzione di 50 centesimi soltanto per ogni ettolitro.

Consideri quanto maggiore sarebbe inevitabilmente quando venisse da lei accettata la proposta del deputato Asproni. Se la diminuzione si estendesse o ad una lira, o ad una lira e 50 centesimi per ettolitro come propone l'onorevole deputato, naturalmente la diminuzione sarebbe duplice, triplice, sarebbe cioè d'un milione, o d'un milione e mezzo.

Ma a questo riguardo devo rammentare alla Camera che il signor ministro delle finanze ci ha dipinto, con colori assai neri, la situazione dell'erario dello Stato al principio dello scorcio di questa Sessione, assicurandoci però che, mediante l'approvazione dei progetti di legge che ci accennava nel suo celebre quadro finanziario, si riprometteva di far fronte ad ogni deficienza. I mezzi da lui proposti non sono ancora tutti nè discussi nè votati dalla Camera: rimane il progetto di legge per la riforma dei diritti d'insinuazione, rimane il progetto di legge per un aumento alla contribuzione prediale. Ricordo altresì che in quest'anno abbiamo votato varie ed ingenti spese, e che conseguentemente il quadro esposto dal signor ministro non potrebbe più attualmente trovare neppure quell'applicazione che poteva avere nel novembre del 1852.

È egli pertanto prudente l'approvare una tale riduzione, che mentre apporterebbe una morale perturbazione in una grande parte della popolazione, ridurrebbe le nostre finanze alla ingente diminuzione ne' suoi introiti di un milione e mezzo? Io fermamente non lo credo.

Prego la Camera a tener conto di questa circostanza specialmente, e a non lasciarsi predominare da un sentimento generoso a favore dei consumatori, che non può a meno di pure preoccuparla.

Io dichiaro che non voterò altra riduzione tranne quella di 50 centesimi proposta nel progetto del Ministero ed in quello della Commissione; però prima di porre fine alle poche mie parole pregherei il signor ministro delle finanze a dirci schiettamente se in caso di riduzione maggiore egli garantisce la Camera, che potrà pure sopperire al deficit delle pubbliche finanze senza essere costretto a chiederle l'approvazione di una nuova imposta.

Io ritengo per certo che il signor ministro non potrà darle questa assicuranza; ad ogni modo ne udirò di buon grado la risposta a comune nostra tranquillità.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Non intendevo più parlare, per non prolungare questa discussione, ma interpellato da tutti i lati, mi è forza il prendere ancora una volta la parola. L'onorevole deputato Bianchi, facendo l'enumerazione delle gravezze che colpiscono la proprietà, disse che in alcuni comuni le tasse ascendevano al quinto del reddito. Io non contesto il fatto, ma quello che contesto si è che esso rappresenti lo stato medio del nostro paese. Credo che ben lungi dal giungere al quinto, non si arriva al decimo.

BIANCHI ALESSANDRO. E la provinciale, la comunale?

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Compresa provinciale, comunale e tutto quello che si vuole. (Segni di dissenso) Io ne sono intimamente convinto.

Nulladimeno se l'imposta avesse una influenza sul prezzo del grano, se dessa aumentasse il prezzo del grano, cioè dovesse far parte delle spese di produzione, il ragionamento dell'onorevole deputato Bianchi sarebbe esatto. Se la terra paga il dieci per cento, il grano estero dovrebbe pagare la stessa somma; ma io credo non esservi verità teorica meglio dimostrata di quella che le imposte non aumentano il prezzo del grano. L'imposta diminuisce il reddito, è vero, ma non aumenta il prezzo del grano. Questo è un teorema che si legge in tutti i libri d'economia politica. Se la Camera vuole, lo dimostrerò: ma per questo si richiedono due ore di ragionamento, perchè bisognerà esporre tutta la teoria della rendita. Per me è una verità della medesima evidenza di quella che si riferisce al quadrato dell'ipotenusa.

Non potrei che ripetere quello che si trova in tutti i trattati d'economia politica, ed è per ciò che non voglio importunare la Camera col dare ora qui una lezione di economia politica; ma, lo ripeto, a' miei occhi il dire che l'imposta sulla terra non aumenta il prezzo del grano, è una verità di fatto, che si può dimostrare matematicamente.

In secondo luogo si è detto: ma 50 centesimi cosa sono?

Lo dirò subito. In una famiglia di contadini, nella quale per solito non si mangia carne, si consumano circa quattro ettolitre di grano per capo.

Ora supponete una famiglia di quattro persone, essa consumerà 16 ettolitre di grano; ebbene, la riduzione di 50 centesimi per ettolitro produrrà una diminuzione nelle spese di quella famiglia di 8 lire. Ma, si dice, questo sta per chi compra il grano. Io faccio osservare che presso di noi molti comprano il grano, e non comprano il pane; nelle nostre popolazioni agricole i contadini non vanno a comprare il pane dal panattiere, ma comprano il grano, lo portano al mulino, e poi vanno a cuocerlo al forno. Ma anche dove si compra il pane, non è vero che questo guadagno entri nella borsa dei grossi speculatori, poichè nei nostri paesi il commercio del grano si fa dai piccoli negozianti e dai panattieri i quali per lo più lo comprano dai produttori, ed avvi tra essi tale una concorrenza, che io reputo che siano tutt'altro che grossi capitalisti; che anzi, presi in comune, è questa una classe d'industriali poco ricca. Quindi io giudico che la concorrenza farebbe usufruttare di questa riduzione immediatamente i consumatori.

Io non mi addentrerò maggiormente nella questione, perchè non vedo presente l'onorevole deputato Lanza, il quale ci ha fatto nell'ultima tornata un corso di agricoltura, e se fossimo in un'accademia, volentieri entrerei su quel terreno colla persuasione che non mi sarebbe difficile dimostrare come la mia proposta fosse esatta, che una riduzione sul prezzo del grano sarebbe di vantaggio all'agricoltura, sia del continente che dell'isola di Sardegna, ma non volendo abusare dei momenti della Camera tralascierò di entrare in materia.

Si è detto dall'onorevole deputato Cavallini: voi rinunciate a 500 e più mila lire: e qual compenso darete alle finanze?

Io dico: se con questa riduzione si potesse giungere a diminuire il prezzo del grano di 50 centesimi, come è stato detto l'altro giorno che se ne consumava nello Stato circa 8 milioni di ettolitre, vi sarebbe un guadagno per i consumatori di 4 milioni. Ora, questi consumatori avendo quattro milioni di più da spendere, comprerebbero più tabacco, più sale, bevrebbero più caffè e farebbero altre maggiori consumazioni, ed il fisco ritroverebbe le 500,000 lire che sarebbe stato costretto ad abbandonare.

Io non ho voluto dire che queste brevi risposte alle principali obiezioni, perchè, se contro l'opinione quasi certa della maggioranza della Commissione, e contro l'opinione di alcuni membri del Ministero, io ho creduto di dover sostenere questa riduzione, ciò feci perchè sono intimamente convinto della sua opportunità.

Terminerò come ho cominciato: non credo che sia la presente una questione vitale. Se si trattasse di tornar indietro, e di aumentare la tassa sul grano anche di 50 centesimi, ne avrei fatta una questione di Gabinetto, e mai avrei, come ministro, firmata una legge che avesse aumentato questo dazio; ma ora non si tratta che di andare di comune accordo nella buona via. Gli uni vogliono camminare più adagio, gli altri procedere un po' più in fretta.

Su questo punto adunque io mi rimetto al giudizio della Camera; spero tuttavia che, contrariamente a quanto dapprima a me pareva, la maggioranza, fatta convinta da questa discussione, vorrà ammettere la proposta del deputato Asproni. *(Al voti! ai voti!)*

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta del deputato Asproni, il quale vorrebbe che il dazio di entrata di lire 2 per ettolitro sul grano e frumento, proposto dalla Commissione, fosse ridotto a lire 1 50.

(Dopo prova e controprova, la Camera rigetta.)

DELIBERAZIONE INTORNO ALLA PETIZIONE DEL COMUNE DI FELIZZANO RELATIVA AI TERRENI ABBANDONATI DAL TANARO.

PRESIDENTE. Il deputato Mantelli ha la parola sopra una petizione.

MANTELLI. Scusi la Camera se interrompo la discussione.

Fra le petizioni, di cui si è letto testè il sunto, quella col n° 5200 fu presentata dal sindaco di Felizzano nell'interesse del comune, e riguarda il miglioramento dei terreni del Tanaro abbandonati per causa del rettilineo della strada ferrata. A questo riguardo si era già presentato un progetto di legge, perchè è di somma urgenza per quel comune che sia disseccato quel terreno, onde impedire che i miasmi producano delle malattie funeste a quelle località, ed anche perchè il Tanaro cessi dal devastare col suo corso quei siti.

Prego quindi la Camera di voler decretare d'urgenza quella petizione, e mandarla alla Commissione incaricata di esaminare il progetto di legge per la estrazione d'acqua concessa per contratto al signor Deferraris di Casale.

CAVOURE, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Mi occorre di fare a questo proposito una osservazione.

Non entrò nel merito della petizione; mi unì soltanto ai petenti per pregare la Commissione e la Camera a volere al più presto decidere questa questione.

Trattandosi di casi d'urgenza che toccano alla salubrità pubblica ed all'interesse delle finanze, parmi che non se ne debba indugiare la soluzione; se rimane indecisa, non si potranno proseguire le opere di arginamento; e se in quest'autunno irrompessero le solite piene, temo molto che non abbiano ad esserne distrutte persino le opere già fatte, e che si debbano per maggiore disgrazia spendere alcune centinaia di mila lire di più.

Mi duole di dover, a questo proposito, avvertire la Camera che il credito provvisorio suppletivo che il ministro delle finanze ha dovuto aprire l'anno scorso, è consunto, e se arri-

vano nuove disgrazie, sarò, con mio dispiacere, costretto ad aprirne un altro, perchè il primo dovere del Governo si è di mantenere gli obblighi contratti. Ora, la costruzione della diga e dei ripari laterali è conseguenza di un contratto. Prego adunque caldamente la Camera a definire in qualche modo questa questione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Polto.

POLTO. Il signor presidente del Consiglio non ignora come la Commissione lavora alacremente intorno a quest'oggetto; egli non ignora neppure come essa, solamente ieri, si è portata sul luogo per accertarsi appunto di alcuni dati di fatto, onde dar compimento al lavoro già incominciato. Di questa sera stessa la Commissione si radunerà per dare assetto alle sue idee, in seguito alle indagini ed alle informative ora prese sul luogo, e farà il possibile perchè la Camera sia fatta consapevole del preciso stato delle cose, e possa deliberare con cognizione di causa su questa gravissima vertenza finanziaria.

PRESIDENTE. Siccome vi è questa Commissione che si occupa di simile questione, la petizione n° 5208 le sarà trasmessa.

RIPRESA DELLA DISCUSSIONE SULLA TARIFFA DOGANALE.

PRESIDENTE. La Camera avendo testè rigettato l'emendamento del deputato Asproni sui grani, porrò ai voti la proposta del Ministero e della Commissione, pel dazio di lire 2 l'ettolitro, pel grano e frumento.

(È approvata.)

« Granaglie e marzaschi, per ogni ettolitro, centesimi 50.
« Avena, per ogni 100 chilogrammi. » Il Ministero e la Commissione propongono centesimi 50.

« Riso e risone, per ogni 100 chilogrammi. » Il Ministero e la Commissione propongono lire 2.

« Castagne, per ogni 100 chilogrammi. » Il Ministero e la Commissione propongono centesimi 50.

« Farina di grano e frumento. » Il Ministero e la Commissione propongono, per ogni 100 chilogrammi, lire 3.

« Farina di granaglie e marzaschi. » Il Ministero e la Commissione propongono, per ogni 100 chilogrammi, lire 1.

« Farina di riso. » Il Ministero e la Commissione propongono, per ogni 100 chilogrammi, lire 5.

« Farina di castagne. » Il Ministero e la Commissione propongono, per ogni 100 chilogrammi, lire 1.

« Semola, per ogni 100 chilogrammi. » Il Ministero e la Commissione propongono lire 6.

« Bado e legumi infranti e brillati. » Il Ministero e la Commissione propongono, per ogni 100 chilogrammi, la metà di più del dazio sugli interi.

« Fecole di manica, patate ed altre. » Il Ministero e la Commissione propongono, per ogni 100 chilogrammi, lire 3.

« Paste di frumento. » Il Ministero e la Commissione propongono, per ogni 100 chilogrammi, lire 6.

« Pane e biscotto di mare. » Il Ministero e la Commissione propongono, per ogni 100 chilogrammi, lire 6.

« Crusca e residuo della macinazione di qualunque sorta di biada. » Il Ministero e la Commissione, propongono per ogni 100 chilogrammi, centesimi 20.

« Categoria 15. Legnami e lavori di legno... »

RICCI VINCENZO. Io prendo la parola, non per proporre osservazioni alle variazioni fatte ai vari articoli che sono ri-

feriti nella relazione della Commissione, ma per richiamare l'attenzione della Camera su altro oggetto compreso nella tariffa generale in questa categoria 13; intendo parlare dei legni da costruzione.

Il legname da costruzione è tariffato dell'uno per cento sul valore. Come ben comprende la Camera, questa è una delle materie prime che servono ad una infinità di intraprese industriali ed anche agricole; il paese nostro, ne scarseggia grandemente, ed una qualche quantità è giuocoforza che si faccia venire dall'estero. Aggiungasi che siffatte importazioni riescono di vantaggio indiretto all'agricoltura, perchè le nostre selve vanno spopolandosi continuamente e con manifesto danno dell'agricoltura, e sotto moltissimi altri rispetti che non è il caso di qui accennare; quindi io proporrei che questi legnami fossero dichiarati esenti da ogni dazio, come si è fatto per altre materie greggie.

Quanto ai principii teoretici, io credo che niente possa opporsi; non rimarrebbe dunque a vedere altro se non se ciò porti uno scapito di qualche conseguenza all'erario.

Dalle note che possiede la Commissione e dallo scrutinio fatto sopra una lunghissima serie d'anni risulta che, nell'anno in cui abbia reso di più, questo diritto è stato di lire 1750 fra tutte le dogane dello Stato, e negli altri anni ora di 1000, ora di 1200, ed il *maximum*, in una parola, fu l'accennato di 1750; quindi il danno è affatto insignificante, e la proposta esenzione può invece per altra parte riuscire di grande vantaggio per la spinta che darà a moltissimi lavori. Io credo pertanto che nè il Ministero nè la Commissione avranno difficoltà ad adottare questa proposta, cioè dichiarare esente da ogni dazio i legnami da costruzione, secondo sono descritti nella tariffa generale.

CAVOUAT, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. L'onorevole deputato Ricci propone che il legname da costruzione sia esente dal dazio.

Io, ponendo mente allo sviluppo che prendono tuttodi i cantieri di costruzione sul litorale ligure, come altresì alla necessità in cui sono i costruttori di procacciarsi dei legnami all'estero, penso che siffatta proposta sia assai opportuna, e volentieri l'accetto. L'anno scorso il Governo fece venire dall'India legno da costruzione e se ne trovò assai soddisfatto. Ciò stando, è verosimile che i negozianti troveranno un vantaggio speculando in questo legname estero, il quale somministrerà elementi per la navigazione più lontana.

Per tali motivi, io stimo che sia miglior consiglio di sopprimere intieramente il dazio sul legname da costruzione, rimanendo però inteso che continuerà sul legno da fuoco, ecc.

PRESIDENTE. La Commissione aderisce?

BRIGNONE, relatore. Aderisce.

PRESIDENTE. Se non v'è osservazione, s'intenderà approvata la proposta del deputato Ricci Vincenzo in questi termini:

« Legni rozzi o semplicemente squadrati coll'ascia, alberi, antenne e pennoni, e legno da costruzione, esente da ogni dazio.

« Botti vuote (finite), cerchiato in legno, per ettolitro di capacità, centesimi 50; botti cerchiato in ferro o ferro e legna, centesimi 50.

« Legno in cerchi di metri due di lunghezza inferiormente il mille, centesimi 50; oltre i metri due o tre inclusivamente, centesimi 50; oltre i metri tre, centesimi 50.

« Categoria 14. *Carta e libri.* — Carta in pasta di colore e bianca di ogni dimensione e forma per ogni 100 chilogrammi, centesimi 20; colorata e dorata, centesimi 50; stampata, disegnatà e dipinta per tappezzeria, centesimi 40; stampata

con immagini, fatti storici o figure, ornati e vedute in rame o litografata, centesimi 80; in legno, centesimi 50; cartoni d'ogni specie (altri che instrui sui panniani), centesimi 10; libri bianchi legati in cartone, coramo e pergamena, centesimi 20; musica manoscritta, centesimi 40; musica stampata, centesimi 50.

« Categoria 15...

PELLERIN. Siccome in questa categoria 15 si comprenderebbero i coralli, perciò i negozianti di questo genere per organo mio chiedono alla Camera che venga tolto qualunque dazio sopra quest'articolo che serve all'industria di tanta povera gente, sia nella città che nei villaggi di Genova. L'erario poco ne scapiterebbe, perchè dalle tabelle risulta che poche migliaia di lire sono a questo riguardo state introitate.

Questi negozianti chiederebbero anche venisse tolto il dazio sopra il corallo lavorato, onde con questa esenzione poter fare dei depositi di questo corallo lavorato e fare quindi gli assortimenti in città per le paccotiglie che si spediscono all'estero, nel mentre che in giornata, per causa di questo dazio d'entrata che deve pagare il corallo lavorato che va poi ad essere spedito all'estero, si è costretti di ricorrere a Livorno, dove fu sempre libera l'introduzione dei coralli lavorati per poter operare simili assortimenti.

Non essendovi alcun consumo, alcun uso di questo corallo lavorato, poco o nessun danno, a mio avviso, ne verrebbe allo Stato.

Io propongo quindi l'abolizione del dazio d'entrata sui coralli tanto grezzi quanto lavorati.

CAVOUAT, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io di buon grado mi accosto alla domanda di soppressione del dazio sui coralli grezzi come materia prima, ma, quanto ai coralli lavorati, in verità, non ho il coraggio d'accettarla. Il corallo è un oggetto di lusso, non è certo un oggetto nè di prima nè di seconda necessità.

Chi compera coralli non ha altro in mira se non di farne pompa, quindi non si può acconsentire, sebbene costituiscono una cosa tenuissima.

Se i fabbricanti di Genova vogliono fare degli assortimenti, se vogliono spedire e i coralli livornesi e quelli fabbricati a Genova, li facciano venire in porto franco e poi li manipolino come vogliono. Io non vedo dunque la necessità di esonerare un oggetto che è incontestabilmente di pretto lusso; ciò sarebbe vulnerare il principio di questa tariffa, epperò con mio dispiacere, dopo di avere accettata la prima proposta, sono costretto a respingere la seconda relativa ai coralli lavorati.

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Pellerin sulla prima proposta?

PELLERIN. No, non insisto.

PRESIDENTE. Allora a questa categoria si farà l'aggiunta dei coralli grezzi.

« Merci e chincaglierie ed oggetti diversi *caoutchouc* (gomma elastica) e gutta perca grezza, concreta o liquida. » Il Ministero e la Commissione propongono, ogni 100 chilogrammi, lire 4.

« Lavorato puro o misto ad altre materie colle quali forma la parte principale, per ogni chilogramma, 50 centesimi.

« Lavorato in passamaneria, lire 4 per ogni chilogramma.

« Lavorato in nastri, lire 4 per ogni chilogramma.

« In coreggie per macchine e meccaniche, lire 4 per cento chilogrammi.

« Mercerie, balocchi da fanciulli, e comuni di legno. » Il Ministero propone lire 50 per cento chilogrammi, e la Commissione propone lire 40.

Aderisce il signor ministro alla riduzione?

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze.*
Aderisco.

PRESIDENTE. Allora s'intenderà accettata la proposta della Commissione.

BRIGNONE, *relatore.* Io proporrei di aggiungere un articolo alla tabella delle modificazioni. Coi trattati conclusi, o fa due anni, col Belgio, coll'Inghilterra, colla Francia e coll'Olanda, si è stabilito il diritto di lire 5, invece del preesistente di lire 10 sopra le macchine, meccaniche e pettini, cardassi per cardare, ecc.

Io proporrei di generalizzare il nuovo diritto. Sarà difficile che queste macchine ci vengano da altri paesi che da quelli con cui abbiamo conclusi questi trattati, ma ad ogni modo, mettendo un diritto uniforme, si tolgono queste screziature e si semplifica la tariffa.

PRESIDENTE. Il Ministero aderisce a questa proposta?

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze.*
Vi aderisco.

PRESIDENTE. S'intenderà quindi approvata la proposta della Commissione.

(È approvata.)

« Tessuti e trecce di scorza e sparto, altri che per capelli. » Il Ministero e la Commissione propongono il diritto di lire 2 per ogni cente chilogrammi.

« Categoria 16. *Metalli.* »

Ha la parola il deputato Marco.

MARCO. Prima che si entri nell'esame di questa categoria chiedo alla Camera il permesso di fare qualche interpellanza al signor presidente del Consiglio dei ministri sopra alcuni punti che io reputo importantissimi.

Primieramente io domanderò quando il Governo del Re crederà che si debbano incominciare i lavori per il traforo del Gran San Bernardo; in secondo luogo se abbia seria intenzione di far fare studi per l'apertura del Piccolo San Bernardo; finalmente se non crede che vi sia qualcosa a fare, pur conservando i principii larghi e liberali di pubblica economia, per l'industria del ferro.

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze.*
L'onorevole deputato Marco chiede in primo luogo quali sieno le intenzioni del Ministero rispetto alla strada del Gran San Bernardo, e principalmente quanto egli intenda di fare per favorire l'industria del ferro.

In quanto al Gran San Bernardo l'onorevole deputato Marco non ignora che non solo furono instituiti degli studi, ma che un progetto fu compiuto. Questo progetto, abbandonando il Gran San Bernardo, farebbe passare la strada in una vallata vicina e traforerebbe il colle del Ménou. Su questo argomento si è redatto non solo un progetto tecnico, ma anche un piano economico.

Il Ministero avrebbe divisato in certo modo il riparto della spesa fra la divisione d'Ivrea principale interessato, fra la divisione di Vercelli, di Alessandria e la Camera di commercio di Genova, e vi concorrerebbe anche il Governo con un sussidio.

I corpi morali che debbono far parte di questo consorzio furono o saranno prossimamente interpellati onde diano la loro definitiva adesione. Si è però già ottenuta l'adesione di alcuni, e fra gli altri della Camera di commercio di Genova, onde io credo che nella prossima Sessione questa gravissima questione potrà essere sottoposta al Parlamento.

Io ho già avuto occasione di manifestare la mia opinione in proposito, e stimo che l'apertura della strada del Ménou sia di tutte le imprese di strade quella che possa avere risul-

tati più soddisfacenti, non solo per gl'interessi locali, ma per gl'interessi generali, giacchè stabilisce la più immediata comunicazione dell'interno del Piemonte e del porto di Genova con una parte essenzialissima della Svizzera. Da Genova a Lomana pel colle di Ménou la strada è in linea retta, quindi è di un grandissimo interesse.

In quanto al Piccolo San Bernardo le cose non sono tanto inoltrate. La strada non offre maggiori difficoltà tecniche, anzi ne presenterebbe meno, ma ritengo che costerebbe molto di più. Quindi il Governo crede che sia opportuno fare una cosa alla volta, e che bisogna cominciare dal colle di Ménou e pensare poi al passo del Piccolo San Bernardo, perchè lo Stato e le provincie non possono fare tutto d'un colpo.

Quanto all'industria metallurgica, il Governo non saprebbe che cosa fare per favorirla. Il solo mezzo efficace sarebbe di promuovere la coltivazione delle selve e di impedire il disboscamento delle montagne. Per questo, se non erro, il mio collega dell'interno sta preparando una legge nella quale sarà combinato il principio della conservazione e della propagazione dei boschi nelle montagne col principio della libertà.

Io spero però che, se l'industria dei ferri avrà a soffrire qualche nocimento e se la provincia d'Aosta ne sentirà qualche danno, questo verrà compensato dall'attivazione delle imprese che hanno le miniere per iscopo. Queste imprese hanno da qualche tempo attratta l'attenzione dei capitalisti, e l'onorevole deputato Marco saprà che si sono già spesi grandissimi capitali nella valle d'Aosta per coltivare nuovamente, e sopra una scala molto più larga, delle miniere che erano state da gran tempo abbandonate; se, come ho argomentato di credere, questa impresa darà ottimi risultati, io non dubito che molte altre imprese analoghe avranno luogo nella valle d'Aosta. Quanto adunque si perderà dal lato del ferro, si acquisterà dal lato del rame e del piombo, cosicchè la valle d'Aosta in definitiva sarà compensata.

Il Governo ha cercato con mezzi indiretti di venire in aiuto dell'industria del ferro nella valle d'Aosta; come ministro di agricoltura e commercio, avendo le miniere nel mio dipartimento, ho fatto quanto stava in me per migliorarne la coltivazione, specialmente poi della principale tra quante alimentano le ferriere della valle d'Aosta, la miniera di Cogne; ma debbo dire, ed è necessario che il paese lo sappia, che questa miniera è ancora coltivata a un dipresso come lo era nel secolo XIV. È una miniera comunale coltivata dagli uomini del comune, e il trasporto, invece di essere dato in appalto, è concesso in giro a tutti i proprietari, e, onde assicurare a questi un profitto, il prezzo di trasporto è stabilito in somma molto più elevata di quella che dovrebbe ragionevolmente essere, dimodochè i proprietari del comune di Cogne appaltano poi essi il diritto di trasportare tanti quintali di miniera, e ciò fa sì che il minerale giunto alle ferriere costa il doppio di quello che importerebbe se fosse coltivata con intelligenza. Io ho fatto quanto ho potuto per ridurre la comunità di Cogne ad affittare la miniera, e i proprietari a formare un consorzio e prendere in affitto quella miniera, ma, debbo dirlo, malgrado tutto il mio ingegno, unito a quello dell'intendente, del signor ingegnere Melchioni, persona distintissima, non abbiamo potuto vincere, mi si permetta l'espressione, la testardaggine degli abitanti di Cogne e la gelosia dei proprietari della miniera.

Io spero però che con questa nuova riduzione e col pungolo della concorrenza si farà un po' più sentire agli abitanti di Cogne ed ai proprietari della ferriera il debito di far giu-

dizio, e cesserà questo scandalo di vedere ai giorni nostri coltivarsi una miniera eccellente, una delle più belle miniere d'Europa, nello stesso modo che si faceva trecento anni fa.

Queste sono le spiegazioni che mi occorreva di dare in risposta al deputato Marco.

MARCO. Io ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri delle spiegazioni che si compiacque di darmi. Ho udito con piacere che nella prossima Sessione si presenterà alla Camera la proposta di legge pel traforo del Gran San Bernardo, ossia del colle di Ménoue. Questo è antico desiderio non solo della valle d'Aosta, ma di parecchie altre provincie che ci hanno un interesse diretto. È tempo che sia fatta ragione alle domande fino adesso insoddisfatte e che poggiano non solo sopra la giustizia, ma eziandio sull'interesse generale dello Stato, come acconciamente osservava il signor ministro. Per mezzo di questa via Genova è sempre più avvicinata alla Svizzera, e molte provincie acquistano uno sbocco facile e sicuro delle loro derrate. Quindi non debbe fare meraviglia se destino grande aspettazione e se tengano gli animi sollevati i lavori da intraprendersi intorno a quel traforo.

Intorno al passaggio del Piccolo San Bernardo, quantunque la risposta dell'onorevole presidente del Consiglio non sia egualmente esplicita come la prima, tuttavia io porto speranza che il Governo penserà seriamente anche ad esso, siccome quello che giova agli interessi di alcune provincie non solo, ma a quelli dello Stato, inquantochè in caso di guerra la strada del Piccolo San Bernardo sarebbe strada militare e per eccellenza strategica.

Prima della strada del Moncenisio buona parte dei Savoia passavano già pel Piccolo San Bernardo per venire in Piemonte, e i Valdostani commerciavano colla Savoia per lo stesso passaggio. Ciò dava luogo a un movimento, a una circolazione di uomini e di merci, per cui le condizioni economiche degli abitanti della valle d'Aosta ne guadagnavano assai. D'allora in poi le cose sono di molto mutate. Per conseguenza non deve farvi stupore se si desidera ardentemente, tanto dalla parte di Savoia quanto da quella di Aosta, che venga al più presto possibile ristabilita l'antica via. Mettere più comodamente che si possa e colla maggiore sicurezza in contatto tra loro le popolazioni, affinché le loro relazioni si intreccino sempre più da creare il loro benessere morale e materiale, è opera non solo di buona amministrazione, ma di soda politica. I vincoli che nascono dalle relazioni commerciali e la solidarietà che ne emerge sono le migliori guarantee di moralità e di tranquillità, come sono i più saldi fondamenti di amicizia e di concordia tra le varie parti di uno Stato tra loro, e tra esse e lo Stato.

Dimodochè sono più che persuaso che l'onorevole presidente del Consiglio metterà mano agli studi opportuni onde si compia un lavoro che dovrà ridondare a beneficio di molte popolazioni che meritano speciale attenzione, e ad onore della sua amministrazione.

Ora veniamo a ciò che riguarda l'industria del ferro.

Quest'industria che ha tante attinenze con tutte le altre industrie vuol essere presa in seria considerazione. Nell'affermare ciò io non intendo mica che si debba sacrificare questa a quella, ma vi sono dei mezzi indiretti i quali, quando siano bene indirizzati, influiscono non poco nello sviluppo di essa. Io li riduco specialmente a tre classi: una buona legislazione forestale, un buon sistema di strade e scuole tecniche. Quali siano le conseguenze di una malintesa legislazione forestale lo dicano le montagne della valle di Aosta, oramai popolate di piante, e l'incarimento del carbone, per cui le

fabbriche di ferro sono sempre più nell'impossibilità di resistere alla concorrenza delle fabbriche estere. Tralascio tutto ciò che concerne altre cose di grandissimo momento e mi restringo solo a notare quanto si riferisce alla fabbricazione del ferro, e dico che è tempo, se si vuole andare all'incontro di altri inconvenienti, di pensare a riformare una parte della nostra legislazione che abbraccia tanti e sì gravi interessi. Io sono certo che, quando questa materia sarà meglio governata e informata a più sani principii, si sarà fatto un vero beneficio al nostro paese.

Io ripeterei ciò che a tutti è noto, se volessi provare l'utilità delle strade. Ma mi si permetta di osservare che alcune provincie sono così fattamente gravate di spese che non possono più provvedere ai bisogni secondari, quantunque di molto rilievo. In questo caso è evidente che un qualche sussidio può essere principio di vita, perchè senza esso non si penserebbe o non s'intraprenderebbe lavoro di sorta.

Ora, o signori, quando un'industria ha da lottare contro tante difficoltà è egli meraviglia che proceda con lentezza, che stenti a displicarsi, a pigliare incremento e a procedere di pari passo nell'industria forestiera, che è favorita in ogni modo ed aiutata da tanti amminicoli che mancano a noi?

Dovrà ella perciò immediatamente morire? Poche industrie nel nostro paese abbondano di tanta materia prima come questa. Lo stesso presidente del Consiglio lo ha detto: ci sono montagne che non contengono altro fuorchè minerali. Dunque, se questo elemento abbonda, bisogna pensare a diminuire le difficoltà che ne rallentano la coltivazione e a distruggere poco per volta gli ostacoli che finora si sono opposti all'incremento di quest'industria. Si pensi al tempo che bisogna consumare e al costo pel trasporto del minerale da una parte e del carbone dall'altra. E si argomenti quanta economia si potrebbe verificare se ci fossero strade brevi e comode che agevolassero tutte le operazioni che a quest'industria si riferiscono.

Finalmente si è egli mai pensato ad istituire scuole che istruissero i nostri industriali intorno alle loro industrie? Che cosa non si fece in Inghilterra, in Francia e in altri Stati per mettere gli industriali in condizione di primeggiare nelle loro produzioni? Presso noi si è già fatto qualche cosa, ma è poco in paragone del bisogno. Si diffondano cognizioni precise sul paese mediante buone istituzioni, e si vedranno sorgere industrie nuove, fiorire le antiche. Io non intendo mica di muovere censura al Governo presente per ciò che riflette i tempi passati, ma io prego l'onorevole signor presidente del Consiglio, che comprende di quanta importanza siano le cognizioni tecniche, di fare sì che sia soddisfatto a questo desiderio, affinché i nostri concittadini possano reggere alla concorrenza esterna, e se fia d'uopo elevarsi ad un grado superiore. Io faccio assegnamento sopra i suoi lumi e sopra la svegliatezza d'ingegno dei miei concittadini. Per conseguenza, sicuro che il signor ministro provvederà a tutto ciò che io mi sono recato a dovere di segnalargli, dichiaro che, coerente ai miei principii, approverò le riduzioni proposte dal Ministero ed accettate dalla Commissione.

PRESIDENTE. « Ghisa in massa o rottami, esente; lavorata semplice, lire 4 per 100 chilogrammi; in cuscinetti per strade di ferro, lire 2; guernita d'altri metalli, lire 6.

« Ferro di prima fabbricazione. » Il Ministero e la Commissione propongono il diritto di lire 7 50.

BRIGNONE, relatore. Nella nota relativa al ferro di prima fabbricazione è occorso uno sbaglio. In alcuni esemplari della relazione si sarebbero messe due volte le parole: « Al 1° gennaio 1856, lire 5. »

Si dovrebbe quindi emendare siffatta nota dicendo: « Al 1° gennaio 1855, lire 6; al 1° gennaio 1856, lire 5. »

PRESIDENTE. Sarà corretta. « Ferro di seconda fabbricazione semplice e guernito di altri metalli. » Il Ministero propose di fissare il diritto in lire 15, la Commissione chiede che si stabilisca in lire 12.

Il signor ministro aderisce alla proposta della Commissione?

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Acconsento.

BOTTONE. Domando la parola.

Con una petizione presentata non ha guari alla Camera il direttore dello stabilimento della fabbrica da viti alla Venaria Reale si lagna che sarebbe in certo qual modo concessa una specie di favore alle filiere.

Egli fa osservare che, quanto alle bacchette rotonde che possono servire per la trafileteria, non dissente che ne sia aumentato il diritto come propone la Commissione. Egli desidererebbe solo che fosse mantenuto il ribasso proposto dalla Commissione pel filo tirato alla filiera, facendo osservare che questo filo, di cui egli si serve, non è dalle trafileterie nazionali provveduto in quantità sufficiente. Quindi ne deriva la necessità di trarre filo di ferro dall'estero e la convenienza di ridurne il diritto d'entrata. Cosicché non vi sarebbe propriamente conflitto tra la fabbrica di viti e le trafileterie, e si concilierebbe ogni cosa abbassando il diritto stabilito sull'introduzione del filo di ferro.

PRESIDENTE. Allora si possono votare i tre primi articoli sui quali non v'è opposizione.

BRIGNONE, relatore. Chiederei la parola per poter riferire sopra due petizioni.

PRESIDENTE. Sono relative ai fili di ferro?

BRIGNONE, relatore. Riguardano anche il ferro in bacchette rotonde.

PRESIDENTE. Il relatore ha la parola.

BRIGNONE, relatore. Dopo che la Commissione aveva già presentata la sua relazione, due petizioni furono sporte alla Camera sotto il numero 5194, firmata una da uno, l'altra da quattro petenti, compreso il primo, nell'interesse delle trafileterie di ferro.

Essi espongono che non v'è proporzione alcuna tra il dazio proposto sui fili di ferro ed il ferro di prima fabbricazione relativamente al loro valore; che nel trafiletto il ferro v'ha un consumo di circa 25 per cento sul peso; che il sottometterlo impertanto ad un dazio eguale sarebbe concedere una protezione ai fili di ferro esteri anzi che ai nazionali; che la Commissione è caduta in errore nel credere che le trafileterie nazionali non avessero ripreso il loro lavoro dopo il decreto approvato colla legge 11 luglio 1852, e domandano perciò che sia mantenuto un diritto più elevato sull'entrata del filo di ferro e tolto ogni dazio sul ferro tondino rotolato che serve di materia prima alle trafileterie.

Primieramente è necessario di ben stabilire i fatti. Il filo di ferro, sotto il qual nome s'intendono (siccome si legge nella nota 251 della tariffa) le verghe rotonde del diametro inferiore ai 7 millimetri, ed ogni specie di filo di ferro rotolato in cerchi di qualunque diametro, era stato tassato coi trattati a lire 10 come il ferro di prima fabbricazione.

I trafilettori che filano i numeri inferiori a 4 1/2 o 5 millimetri e si servono dei ferri rotolati in bacchette da 5 o 7, reclamarono ed il Governo concesse loro una riduzione per esclusione, portando il diritto di dette bacchette a lire 4, siccome si vede nel progetto ministeriale.

Si è detto nella relazione che, ciò malgrado, le trafileterie

non avevano ripreso a lavorare; ciò non s'intese dire in modo assoluto; nella premura di compiere il suo lavoro, la Commissione non ha potuto assumere tutte le necessarie informazioni; fatto sta che varie giacciono ancora immobili, altre dicono che lavorano, ma queste, se sono giuste le informazioni della Commissione, si riducono ad una o due.

Ma intanto all'occasione della tariffa i fabbricanti di viti che si servono di filo di ferro e di bacchette della grossezza di un millimetro e mezzo sino a dodici domandarono per essi, per la loro materia prima, lo stesso favore accordato ai trafilettori, cioè l'introduzione dei fili di ferro e bacchette da 7 a 12 millimetri col pagamento del diritto di lire 4.

Non pareva giusto di non concedere ad essi ciò che gli altri avevano ottenuto. Ecco in quali difficoltà s'inciampa quando si vogliono fissare diritti diversi su certe materie a seconda dell'interesse di certe fabbriche. I trafilettori dicono: lasciateci entrare le bacchette di ferro e gravate il filo che noi filiamo. I fabbricanti di viti dicono: alleggerite il diritto dei fili di ferro che sono nostra materia prima.

La Commissione ha cercato di sgombrare la tariffa da questa screziatura.

Essa ha dovuto ritenere che per le bacchette da 5 a 7 millimetri era già diminuito il dazio a lire 4 per i trafilettori; ha ritenuto che, ciò malgrado, i trafilettori avessero per lo più cessato di lavorare, e che perciò questa industria fosse fittizia nel nostro paese.

Ha ritenuto poi che le bacchette ed il filo di ferro erano materie prime di altre fabbriche, come quelle di viti, onde proponeva di ritornare gradatamente al diritto eguale fissato dai trattati, solo anticipando sin d'ora il diritto di lire 5 per le bacchette superiori a tre millimetri.

Nel fissare tuttavia questo numero di tre millimetri, la Commissione è forse discesa troppo in giù, imperocché da ulteriori informazioni prese le risultò che si è il numero 5, ossia della grossezza di cinque millimetri che divide il ferro cilindrato dal filato.

La differenza dovrebbe pertanto partire dal n° 5. Questa differenza, ora che si è fatto conoscere che le trafileterie intendono di continuare a lavorare, si potrebbe stabilire in questo modo:

« Bacchetta rotonda di 5 millimetri sino a 12 millimetri, lire 5.

« Filo tirato alla filiera, lire 7 50. »

Forse si dirà che il filo di ferro sarà tassato a troppo basso diritto, ma bisogna ritenere che, come le bacchette per i trafilettori, il filo di ferro per i fabbricanti di viti, è materia prima; inoltre, siccome bentosto il ferro di prima fabbricazione sarà portato a lire cinque, vi sarà sempre tra esso ed il filo di ferro, maggior differenza che non attualmente che sono tassati ad un eguale diritto.

Dunque la Commissione proporrebbe, attualmente, di portare il diritto, sopra le bacchette rotonde da 5 millimetri a 12, a lire 5.

Qui, relativamente alla proposta del Ministero, vi sarebbe un piccolo aumento per i fabbricanti di viti di ferro. Era stata fatta facoltà ai trafilettori di introdurre le bacchette da 5 a 7 millimetri con un diritto ridotto a lire 4. I fabbricanti di viti domandano per essi la stessa facoltà, cioè che si lasciasse entrare le bacchette di tutti i numeri, che servono per la fabbrica delle viti al prezzo di lire 4; e siccome si servono dal n° 1 sino al 12, secondando la loro domanda si sarebbe trovato compreso lo stesso filo di ferro, che è la merce fabbricata dai trafilettori.

Vede la Camera come qui ci siano due interessi l'uno op-

posto all'altro. La Commissione, dopo aver prese le necessarie informazioni per far la parte di tutti, trovò che il diritto sui fili di ferro, i quali propriamente hanno un maggior valore, perchè c'è una perdita nella quantità del ferro di prima fabbricazione per ridurla a fili, avrebbe dovuto essere di nuovo portato al prezzo del ferro di prima fabbricazione; ma siccome questo diritto dev'essere ridotto tra due anni, vi sarebbe allora la stessa differenza che ci è attualmente; così si proporrebbe di portare sin d'ora il diritto sulle bacchette rotonde superiori a 5 millimetri a lire 5, perchè esse servono tanto ai trafilatori, quanto ai fabbricanti di viti. Da questo lato vi sarebbe un piccolo aumento anche nei trafilatori, ma intanto si toglierebbe l'anomalia che esisterebbe nella tariffa, se si fissasse a lire 7 e 50 centesimi il diritto sui fili di ferro.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Mi duole qui di trovarmi in opposizione colla Commissione, ma debbo dire che la sua proposta è troppo radicale.

Nell'ultima tariffa noi abbiamo ridotto il dazio sui fili di ferro allo stesso tasso di quello sopra il ferro di prima fabbricazione; fu un errore, io l'ho confessato schiettamente alla Camera. Non era logico il far pagare a quel filo di ferro, che vale molto di più, lo stesso dazio che al ferro il quale costa meno, e che i fabbricanti di fili di ferro sono obbligati di far venire dall'estero.

Questa riduzione e quest'errore produssero una vera crisi nell'industria della trafilateria. Per portarvi qualche rimedio il Ministero, valendosi della facoltà che gli dà la legge, nell'intervallo della Sessione ridusse il dazio sopra le bacchette, che sono la materia prima dei fili di ferro, a 4 lire per ogni 100 chilogrammi.

Mediante questa riduzione, le trafilaterie poterono continuare a lavorare, e se le lagnanze dei fabbricanti furono un po' esagerate, nullameno è incontrastabile che essi sopportarono una scossa molto sensibile, e che di quattro trafilaterie io credo che una soltanto continui a lavorare ancora sopra una certa scala, quella del signor Vernetti.

Ora, la Commissione vorrebbe diminuire il dazio sui fili esteri, ed aumentarlo sulla materia prima. Veramente, per una industria che è stata due anni fa scossa fino nelle fondamenta, questo colpo sarebbe mortale.

Tutti sanno che non mi spaventano le lagnanze e le predizioni degli industriali; ma qui io dichiaro schiettamente che, se la proposta della Commissione fosse adottata, sarebbe questo l'ultimo colpo, per cui si cagionerebbe la chiusura di tutte le trafilaterie nazionali.

Io non veggo ragione per cambiare lo stato attuale della tariffa per ciò che riflette questa industria; di tutti i prodotti del ferro, i fili sono quelli che ebbero a soffrire la riduzione maggiore nella riforma del 1834, perchè, se non erro, il ferro di prima fabbricazione pagava prima lire 16, e i fili di ferro lire 20. Ora, questo diritto è già ridotto a lire 10, cioè al 50 per cento. Io credo quindi che, se si facesse una nuova riduzione, questa sarebbe la sentenza di morte di queste trafilaterie.

Propongo dunque che il dazio sul filo di ferro sia in ora mantenuto a lire 10, e che quello sulle bacchette da 5 a 12 millimetri sia mantenuto a lire 4; e quando ridurremo il dazio sul ferro all'ultimo suo limite, in allora venga quello sui fili di ferro ridotto a 7 50. Ma per ora lasciamo lo *statu quo* per vedere se questa industria può, con qualche sforzo, mettersi in grado di sostenere la concorrenza estera. Fra due anni poi, quando, come ha proposto la Commissione, il ferro

sarà ridotto a lire 5, io propongo che i fili di ferro vengano ridotti a lire 7 50.

DEMARIA. Le parole ora dette dal signor ministro tolgono la necessità di quelle che io mi proponeva di pronunciare a sostegno dell'industria della trafilateria; mi limiterò pertanto ad osservare come il sistema conciliativo proposto dal deputato Bottone verrebbe a rovinare le trafilaterie nazionali, e che la proposta del deputato Brignone basa sull'idea che veramente quanto si disse sul languore e sulla cessazione delle trafilaterie non sia del tutto esatto, che anzi esse abbiano già quasi interamente cessato. Io posso assicurare il deputato Brignone che questa cessazione sarà una conseguenza naturale, se si adotta il ribasso proposto dalla Commissione; ma se si mantiene la proposta ministeriale, allora una di queste trafilaterie, che è in piena attività, potrà con la stessa attività continuare, e altre forse potranno rinascere; ma, se al contrario si adotta la proposta della Commissione, svanirà anche quell'unica trafilateria che ora esiste, e che occupa ed alimenta un numero di operai non spregievole, massime in quelle località nelle quali la industria del ferro era una grandissima risorsa, e ora è ridotta a pochissima cosa.

Bisogna poi notare che non si può affatto propendere per le asserzioni dei fabbricanti di viti; infatti noi vediamo che valutano il consumo delle materie prime, che essi devono adoperare al 40 per cento, mentre, nella petizione sporta dal signor Vernetti, non si porta che all'8 per cento.

Si nega che dai residui che provengono dalla fabbricazione dei fili di ferro, ne sia venuto che le trafilaterie hanno generalmente annessa una fabbrica di punte, che tale annessione è una risorsa piccolissima, e vuolsi non giunga a quell'utile che il signor Vernetti sostiene, e che non si ha il ribasso del 25 per cento sui residui (*bouts*) di fili di ferro usati nella loro fabbricazione.

Egli però persiste nel dichiarare che tali residui servono molto, ed aver egli macchine per fabbricare 600 e più chilogrammi di punte di ferro alla settimana; infatti, malgrado il grandissimo ribasso sulle punte, egli non mosse lagnanze, poichè appunto il prodotto della sua trafilateria lo mette in grado di trarre una materia di poco costo per la fabbricazione di queste punte.

Io spero pertanto che la Commissione vorrà accogliere la proposta del signor ministro.

BRIGNONE, relatore. La sola differenza che passa fra la proposta della Commissione e quella del Ministero, in ordine al diritto sul filo di ferro, è questa: il Ministero vorrebbe ritardare a ridurre il diritto sul filo di ferro a quando il ferro di prima fabbricazione sarà ridotto a lire 5, cioè di qui a un anno. La Commissione invece lo porterebbe immediatamente a lire 7 50.

Io ho già notato come la Commissione si fosse lasciata indurre a non ritardare questa riduzione, perchè c'era un'altra fabbrica che domandava anche l'introduzione del filo di ferro a miglior mercato, ciò che si era concesso già per le trafilaterie: ma, siccome non si tratta che di un solo anno di differenza, la Commissione accetta la proposta del Ministero.

Quanto poi a quella di ridurre il diritto sulle bacchette rotonde da cinque sino a lire quattro, la Commissione accetterà il voto della Camera, ma fa osservare che non è forse conveniente di stabilire un diritto minore nella tariffa per un genere che vale di più, relativamente ad altro di minor valore come è quello del ferro di prima fabbricazione.

Bisogna inoltre ritenere che vi sono due fabbriche che fanno questa domanda: dovremo forse stabilire una tariffa, tanti diritti a seconda delle esigenze delle fabbriche che sono

nello Stato? Sappiamo pure che sovente, ciò che è prodotto d'una fabbrica, è materia prima per un'altra, ed io non saprei più qual sorta di tariffa saremmo per fare in tal modo.

Conchiudo adunque che la Commissione ha adottato la modificazione relativa al diritto sui fili di ferro, cioè di lasciarli per ora a lire 10, salvo sempre a ridurli a lire 7 50 quando il ferro sarà portato a lire 5.

Quanto poi alle bacchette dal numero 5 al 12, il portarne il diritto a lire 4, e conseguentemente ad un diritto, non solo più lieve di quello che cade al presente sul ferro di prima fabbricazione, ma altresì più tenue del dazio che colpirà il ferro testè mentovato da qui a due anni, non dubito di asserire che sarebbe anormale, illogico ed inammissibile, dacchè, se si assentisse ad approvare le disposizioni di questa legge in conformità delle esigenze delle varie fabbriche che esistono nello Stato, si finirebbe per votare una tariffa pari all'abito di un arlecchino.

BOTTONE. Comincerò ad osservare al deputato Demaria che proponendo al Ministero ed alla Commissione una conciliazione per l'interesse delle due fabbriche rivali, io ho dimostrato di non aver intendimento di condannare alla cessazione del lavoro le trafilerie che egli prese a sostenere, e mi limitai in massima a proporre che si avessero eguali riguardi all'una ed all'altra fabbrica.

Riguardo poi a quanto fu asserito dal ministro, egli dichiarò bensì di non voler favorire più una parte che l'altra, ma sembrerebbe in sostanza che presentemente voglia regolare i diritti sull'introduzione delle bacchette di ferro per uso delle trafilerie, in guisa di rifarle, in certo modo, del danno che hanno sofferto. Io temo che questa risoluzione possa tornar micidiale alla fabbricazione delle viti.

Nulladimeno, siccome per addentrarsi in tale materia sarebbe d'uopo di essere in essa più versato di quel che io sia, io non aggiungerò altre considerazioni in proposito, persuaso che la Camera non vorrà favorir più una fabbricazione che l'altra.

Del rimanente mi dichiaro nemico dei favori e del protezionismo, e non chiedo altro se non che ognuno sia trattato con misura eguale.

PRESIDENTE. Pel filo di ferro adunque al disotto di 5 millimetri, il Ministero e la Commissione propongono lire 10, portando però questo dazio a lire 7 50 al 1° gennaio 1856.

MARCO. Parmi che la cosa non sia abbastanza chiara. Il signor ministro, se non isbaglio, propone un dazio di lire 4 sul ferro in bacchette rotonde del diametro di tre millimetri che servono di materia prima per le trafilerie...

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Al disotto di 5 millimetri è filo di ferro, non si chiama in bacchette, e per questo manteniamo il dazio di lire 10; da 5 millimetri poi a 12, che è la materia prima delle viti e delle trafilerie, il Ministero propone il dazio di 4 lire.

PRESIDENTE. Se niuno fa opposizione adunque, s'intenderà approvato il dazio di lire 10 pel filo di ferro al disotto di 5 millimetri, portando però questo dazio a lire 7 50 al 1° gennaio 1856.

(È approvato.)

« Bacchette rotonde di ferro da 5 millimetri a 12. » Il Ministero propone lire 4, la Commissione invece propone lire 5.

Porrò prima ai voti la proposta della Commissione.

(La Camera rigetta.)

Allora s'intenderà approvata la proposta del Ministero in lire 4.

« Ferro di seconda fabbricazione semplice. » Il Ministero propone lire 15, la Commissione lire 12.

Il Ministero aderisce alla proposta della Commissione?

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Aderisco.

PRESIDENTE. Allora s'intenderà adottata la proposta della Commissione.

« Ferro: di seconda fabbricazione, guernito d'altri metalli. » Il Ministero e la Commissione propongono lire 15.

« Idem: filo tirato alla filiera d'altro diametro, lire 20.

« Idem: àncore e cannoni, lire 20.

« *Metalli comuni e loro lavori.* — Ferro: molle da carrozza, chilogrammi 100. » Il Ministero e la Commissione propongono lire 50.

« Idem: incudini, magli, vomeri, marre da aratro, strumenti per le arti fabbrili e per l'agricoltura, chilogrammi 100, lire 10.

« Idem: viti e punte di Parigi, chilogrammi 100, lire 12 50.

« Lamina di ferro (tola nera) anche in tubi, chilogrammi 100, lire 8.

« Latta (tola stagnata), non lavorata, chilogrammi 100, lire 8.

« Idem (idem) lavorata anche con piccole guernizioni in metallo, chilogrammi 100, lire 25.

« Rame: in pani, in rosette, ecc., chilogrammi 100, lire 4; in lastre laminate, chilogrammi 100, lire 8; lavorato non ferrato, chilogrammi 100, lire 20; in fondi di caldaia battuto, chilogrammi 100, lire 12; dorato ed argentato, battuto, tirato e laminato, chilogrammi 100, lire 40.

« Ottone in fondi di caldaia (battuto), chilogrammi 100, lire 12.

« Stagno in verghe, chilogrammi 100, lire 8. »

« Idem battuto e laminato, chilogrammi 100, lire 10. »

BEIGNONE, relatore. Anche qui proporrei di generalizzare il diritto sull'introduzione dello zinco. Coi trattati stati conclusi colla Francia e colla Svizzera, lo zinco grezzo di prima fusione in masse fu ridotto da lire 8 a 4, e quello laminato da lire 16 a 8.

Quindi attualmente si pagherebbe un diritto differente tra lo zinco che proviene dalla Francia e dalla Svizzera e quello che proviene da altri paesi.

Siccome non c'è ragione per ritenere questa differenza nella tariffa, io proporrei di generalizzare, cioè di dire: « zinco di prima fusione in masse grezze, lire 4; zinco laminato, lire 8. »

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Il Ministero aderisce a questa proposta.

PRESIDENTE. La pongo ai voti.

(È approvata.)

« Categoria 17. Oro ed argento, lavori dei medesimi e pietre preziose. — (Non occorrono modificazioni.)

« Categoria 18. Pietre, terre ed altri fossili. — Marmo grezzo semplicemente squadrato od abbozzato, polverizzato.

« Alabastro, grezzo e polverizzato. Materiali: ardesie di ogni sorta; ocrie non macinate.

« Bitumi solidi: asfalto, ossia bitume di Giudea; altri non nominati; fluidi: nafta e petrolio; catrame minerale proveniente da distillazione del carbon fossile. »

(Tutti questi articoli sono dichiarati esenti.)

« Categoria 19. Vasellami, vetri e cristalli. — Vasellame, lavori di terra o creta comune: stufe anche incrostate in maiolica, 100 chilogrammi, lire 7; utensili diversi, 100 chilogrammi, lire 5; di maiolica e creta fina: bianca, 100 chilogrammi, lire 8; dorata, dipinta e colorata, 100 chilo-

grammi, lire 12; di porcellana: bianca, 100 chilogrammi, lire 16; dorata, dipinta e colorata, peso lordo, 100 chilogrammi, lire 25.

« Specchi: non montati, di qualunque dimensione, peso lordo, 100 chilogrammi, lire 25; montati (compresa la cornice) grandi, peso lordo, 100 chilogrammi, lire 60; piccoli, peso lordo, 100 chilogrammi, lire 40; cristalli d'ogni sorta, 100 chilogrammi, lire 15; lastre, sì grandi che piccole, 100 chilogrammi, lire 8; vetro lavorato d'ogni specie, 100 chilogrammi, lire 8.

« Categoria 20. *Tabacchi*. — (Non si propongono modificazioni in quanto al dazio fissato per le qualità e quantità, di cui è permessa l'introduzione dalle vigenti tariffe, ma soltanto maggiori cautele per impedirne l'abuso.) »

Vengono ora le modificazioni proposte alla *tariffa doganale d'uscita*.

Secondo la proposta della Commissione, sono dichiarate esenti da dazio le categorie seguenti:

« Categoria 2. — Ceneri di legno vive; tartaro di potassa impuro; scorze di pino non macinate; scorze di pino macinate; scorze per concia dei cuoi; scorze per concia dei cuoi macinate.

« Altri articoli soggetti al diritto generale.

« Categoria 3. — Cardi d'erba per cardare; semenze oleose, altre.

« Altri articoli soggetti al diritto generale.

« Categoria 4. — Concime: panetti di noce, ed altre semenze oleose (via di terra).

« Altri articoli soggetti al diritto generale.

« Categoria 5. — Articoli soggetti al diritto generale.

« Categoria 6. — Cavalli del valore di lire 300 o meno; superiormente a lire 300; cavalle del valore di lire 300 o meno; superiormente a lire 300.

« Bovi, tori, vacche, giovenche, giovenchi e torelli, vitelli, porci.

« Categoria 7. — Pelli verdi o secche con sale o senza; di pellicceria; d'anguilla; secche che hanno servito d'invoglio; in basana ossia in crosta non coriate; carniccio e ritagli di pelle.

« Articoli soggetti al diritto generale.

« Categoria 8. — Articoli soggetti al diritto generale.

« Categoria 9. — Articoli soggetti al diritto generale.

« Categoria 10. — Articoli soggetti al diritto generale.

« Categoria 11. — Articoli soggetti al diritto generale.

« Categoria 14. — Articoli soggetti al diritto generale.

« Categoria 16. — Articoli soggetti al diritto generale.

« Categoria 17. — Articoli soggetti al diritto generale.

« Categoria 18. — Terra magnesiaca: ceneraccio, ossia cenere ricotta.

« Articoli soggetti al diritto generale.

« Categoria 19. — Vetro rotto.

« Articoli soggetti al diritto generale.

« Categoria 20. — Articoli soggetti al diritto generale. »

Vengono ora gli articoli preliminari alla tariffa.

(Si approvano senza discussione i seguenti articoli sino all'8.)

« Art. 1. Il diritto all'importazione delle merci tassate a lire 20 e meno, per 100 chilogrammi, si pagherà sul peso lordo delle medesime, tutti gli imballaggi compresi, ad eccezione degli zuccheri non raffinati, sopra i quali è mantenuto il beneficio della tara.

« Art. 2. Per le derrate coloniali, ivi compresi gli zuccheri d'ogni qualità e per i generi imposti non maggiormente di lire 39 per 100 chilogrammi, la liquidazione del diritto

non potrà farsi sul peso netto effettivo, ma soltanto sotto la deduzione della tara stabilita colla relativa tariffa.

« Art. 3. Le dichiarazioni prescritte dagli articoli 17 e 18 e sotto le pene comminate dall'articolo 19 del regolamento di dogana annesso al regio editto 4 giugno 1816 dovrà pure comprendere il valore delle merci, allorquando questo deve servire di base per l'applicazione di un maggiore o minore diritto secondo il diverso suo valore.

« Art. 4. Ferme rimanendo le prescrizioni dell'articolo 8 dei preliminari, cessa l'obbligo della preventiva revisione delle droghe e degli altri generi contemplati nel manifesto camerale 17 luglio 1832; non che del pagamento dei diritti assegnati per ciò ai revisori, il cui ufficio è abolito nelle dogane ove esistono tuttora.

« Art. 5. L'inesattezza o l'ammissione della dichiarazione prescritta dall'articolo 27 dei preliminari, per le merci esenti dai diritti di dogana, dà luogo ad una multa di lire 5 all'entrata e di una lira all'uscita per ogni quintale di merce che sarà riconosciuta, in più o in meno, di qualità diversa, ovvero di valore inferiore o superiore a quanto sarassi dichiarato, ogniqualevolta però l'eccedenza o la deficienza nel peso o nel valore oltrepassi il 10 per cento, o sia il divario nella qualità tale da costituire una merce di genere tutt'altro di quella dichiarata.

« Art. 6. La disposizione penale, di cui all'articolo precedente, non colpirà le dichiarazioni per le quantità di merci inferiori al quintale o di un valore complessivo al disotto di lire 100.

« Art. 7. Non sarà permessa l'introduzione di merci soggette a dazio nel medesimo collo con quelle di cui è libera l'importazione, sotto le pene comminate dall'articolo 19 e 150 del precitato regolamento 4 giugno 1816.

« Art. 8. I tessuti di cotone, canape e lana o misti di queste materie, non che gli altri prodotti dell'industria nazionale, rimasti invenduti all'estero, potranno reintrodursi col beneficio dell'esenzione dal dazio, prevista dall'articolo 34 dei preliminari, purchè ne sia accertata la identità e ne sia effettuata la verifica in una delle dogane principali a cui l'articolo 35 riserva l'applicazione di siffatta agevolezza.

« Art. 9. Per le merci in transito sarà dovuto il rimborso del costo del piombo e delle cordicelle occorrenti a guarentire le finanze dello Stato contro ogni possibilità d'abuso; la spesa non potrà eccedere centesimi 20 per piombo.

I colli di merci per essere ammessi al transito o spedizione ad un deposito, dovranno essere formati in modo da impedire ogni clandestina sostituzione o sottrazione. »

DEVIRY. Comme appartenant à un collège où se trouve situé un des principaux bureaux de transit de nos Etats, je crois devoir soumettre à la Chambre quelques observations.

J'ai déjà eu l'honneur de remettre à monsieur le président du Conseil une note relativement aux inconvénients qui résultent pour notre pays et aux préjudices que ressentent quelques unes des populations de nos Etats du maintien du droit de timbre sur les lettres de voiture. Il arrive de cet état de choses que le transit qui de Lyon se rend à Genève et emprunte notre territoire depuis Seyssel jusqu'à sa sortie par l'Eluiset et St-Julien, a éprouvé une diminution sensible, et que peut-être avant peu il sera tout à fait nul, si on ne prend en sérieuse considération les inconvénients que je signale.

J'ai reçu dernièrement une lettre dans laquelle on me parle de cela, et où l'on me prie d'appeler l'attention du Gouvernement sur cette question, qui est d'autant plus grave que son résultat, en définitive, est un grand préjudice pour

nos finances. Ainsi nous sommes réduits à n'avoir qu'à peu près le quart du commerce de transit que nous avions auparavant.

Retenez donc, messieurs, que non-seulement l'intérêt de nos finances exige qu'on apporte une réforme sur ce point de notre législation, mais que cette réforme nous est encore conseillée par le préjudice bien facile à comprendre, que doivent éprouver les populations des localités par lesquelles le transit avait lieu antérieurement, et qui ont perdu maintenant les avantages de ce même passage.

Je sais que mon honorable collègue et ami monsieur Despine, que je regrette de ne pas voir en ce moment, avait également quelques observations à présenter à ce sujet. J'aurais voulu qu'on eût pu retarder la discussion sur cet article de la loi; car je ne me trouve pas à même de fournir à la Chambre les renseignements statistiques qu'il vous aurait, sans doute, donnés. Il a reçu de Lyon des documents tendant à prouver combien le transit avait diminué chez nous par suite de la perception de ces droits. C'est pour cette raison que j'appelle l'attention de monsieur le président du Conseil et de tout le Ministère sur les inconvénients que je viens de signaler, les invitant à faire tout ce qui dépend d'eux pour y obvier et pour améliorer autant que possible la loi qui nous régit en cette matière.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io non disconosco che l'obbligo imposto agli spedizionieri che intendono far transitare delle merci del nostro Stato di munirsi delle lettere di vettura porterà un piccolo incaglio al commercio, ma è questo un corrispettivo molto tenue per le spese necessarie onde impedire le frodi, e poi anche per le spese per la manutenzione delle strade.

Io non vedo il perchè il commercio estero farebbe uso delle nostre strade, costringerebbe i nostri impiegati a molte formalità senza corrispettivo di sorta.

L'onorevole deputato Deviry ci ha detto che queste misure avevano avuto per effetto di scemare d'assai il commercio di transito da Seyssel a Ginevra.

In verità non so se nei primi mesi di quest'anno questo sia accaduto, ma nell'anno scorso non si è verificata diminuzione alcuna, perchè furono spedite dalla dogana di Seyssel 43,000 bolle di transito, ed io ritengo che questa cifra non sia mai stata superata per l'avanti.

Non saprei credere adunque che questa misura, che è già in vigore da tre anni, poichè data dalla legge del 1850, abbia avuto gli effetti lamentati dall'onorevole deputato Deviry.

Sicuramente tale dazio essendo uguale, qualunque sia la distanza da percorrere, quando questa è breve, è più grave che non quando è lunga. Così la lettera di vettura che è tenuissima cosa per un transito da Genova a Ginevra, è certo più sensibile, quando non si fa che da Seyssel a Ginevra, ma è questo un inconveniente che non si potrebbe togliere di mezzo senza levare le guarentigie richieste dalle finanze. Inoltre è impossibile lo stabilire il prezzo delle lettere di vettura secondo lo spazio percorso.

Tuttavolta, come io ritengo, che il commercio di transito voglia essere favorito e che sia bene di togliere qualunque incertezza nella legge, io proporrei una modificazione a quest'articolo. Esso è così concepito:

« Per le merci in transito sarà dovuto il rimborso del costo del piombo e delle cordicelle occorrenti a guarentire le finanze dello Stato contro ogni possibilità di abuso; la spesa non potrà eccedere centesimi 20 per piombo. »

Siffatto articolo ha due inconvenienti: il primo è quello di non istabilire in modo preciso quale sarà il diritto, e di lasciar

così un certo arbitrio al ministro ed ai suoi impiegati; l'altro è quello di fissare un limite troppo esteso alla facoltà di stabilire il rimborso del piombo.

Ciò posto, io proporrei di far scomparire l'arbitrio riducendo il *maximum* della tassa, e direi: « Le merci in transito dovranno pagare 10 centesimi per piombo per rimborso del costo del piombo e delle cordicelle occorrenti a garantire le finanze dello Stato contro ogni possibilità di abuso.

« I colli di merci, ecc. » (come nel progetto).

In tal guisa vi sarebbe una riduzione della metà sul limite massimo stabilito dalla legge, e si ovierebbe agli inconvenienti che ho dianzi accennati.

PRESIDENTE. Il deputato Deviry aderisce a questa proposta?

DEVIRY. Quant à la diminution de 10 centimes j'y adhère entièrement pour ma part, quoique je pense qu'on ne pourrait mieux faire que de supprimer entièrement ce droit, et je crois que c'est sur ce point que voulait porter la question mon honorable collègue Despine. Quant à moi j'avais appelé l'attention du Ministère sur les droits de timbre, qui sont tout à fait différents des droits de transit auxquels sont assujetties les marchandises et dont il est question maintenant. Ces droits de timbre qui ne donnent au Gouvernement qu'une très-petite rentrée, causent au commerce un grand préjudice.

Monsieur le président du Conseil a pu voir par les documents que je lui ai remis, qu'il est probable que dans ce semestre il y aura une diminution sur ces droits d'entrée. En effet, il est nécessaire de savoir que les négociants de Genève ne veulent point tenir compte aux voituriers qui viennent de Lyon, et qui passent en transit sur notre territoire pour aller à Genève, des droits de timbre auxquels sont assujetties les lettres de voiture; ils ne veulent absolument plus entendre parler de ce remboursement. Alors qu'arrive-t-il? Il arrive que ces voituriers, au lieu d'emprunter notre territoire pour faire ce trajet de Seyssel à notre frontière, suivent la route de France. Ainsi le Gouvernement y trouve un préjudice en ce qu'il ne perçoit plus ces droits de transit, et les populations elles-mêmes en souffrent un véritable dommage, comme je le disais tout à l'heure, puisque les communications commerciales cessant de se faire par le pays qu'elles habitent, elles ne retirent plus les avantages qui nécessairement en résulteraient si le passage continuait à avoir lieu comme par le passé.

Si donc j'accepte la diminution proposée par monsieur le président du Conseil, je ne l'en prie pas moins instamment de porter son attention sur les inconvénients que je viens de relever et qui, je crois, ne tarderont pas à lui être signalés d'autres parts.

RICCI VINCENZO. Io voleva far osservare al signor ministro delle finanze che questo diritto sui piombi è stato introdotto nel 1851 colla nuova tariffa, mentre dal 1826 sino al 1851 si apponevano gratuitamente, e questo aveva facilitato moltissimo il commercio di transito. Mentre adunque per una parte è riconosciuta l'importanza e il vantaggio di questo commercio, mentre lo Stato fa sacrifici grandissimi per fare strade, per aprire ed agevolare comunicazioni, questo dazio, per quanto appaia a prima giunta di poca entità, aggrava ciò non ostante inegualmente il commercio ed in una maniera assai forte, inquantochè vi sono alcuni involti ai quali la dogana per garantirsi appone un numero non indifferente di piombi. Siccome in complesso questa spesa è assai tenue, poichè vediamo nel bilancio dell'azienda delle gabelle che ascende, credo, a 50 o 60,000 lire in tutto lo Stato, io

credo perciò che sarebbe assai utile il ritornare all'antico sistema, che ha durato per 25 anni e più, di apporre questi piombi senza dazio. La dogana prende già sotto altro aspetto pei diritti del bollo e di spedizioni un compenso più che sufficiente; d'altronde s'evita l'inconveniente, la lotta direi quasi tra il negoziante che vorrebbe si apponesse un piccolo numero di bolli e la dogana che per garantirsi ne appone alle volte un numero straordinario. Tolto il diritto non vi sarebbe più motivo d'opposizione, e quello che perderebbe la dogana in questo diritto l'acquisterebbe nella maggior sicurezza che conseguirebbe. Siccome trattasi d'un diritto che, come già accennai, non ascende in complesso che ad una ben tenue entità, proporrei perciò che questi bolli venissero, come in antico, apposti *gratis*, proporrei perciò l'eliminazione della prima parte dell'articolo 9, lasciando però intatta la seconda parte la quale dice: « i colli di merci per essere ammessi al transito o spedizione ad un deposito dovranno essere formati in modo da impedire ogni clandestina sostituzione o sottrazione. » Aggiungerei quindi: « e potranno essere muniti di tutti quei bolli che la dogana richiederà, purchè siano gratuiti. »

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. L'onorevole deputato Ricci vorrebbe che questo diritto fosse abolito e che la dogana apponesse gratuitamente i piombi e le cordicelle necessarie per assicurare i piombi medesimi. In altri termini, vorrebbe che sul commercio di transito, non solo non ci fosse alcun dazio, ma che il Governo si sottomettesse a sopportare una spesa. L'onorevole deputato Ricci dice: questo è per sostenere la concorrenza degli altri paesi.

Io capisco benissimo che la concorrenza fra due paesi, come fra due imprese industriali, spinga al ribasso del prezzo sino al punto di fare gratuitamente il servizio; ma il voler poi fare ancora un sacrificio per ottenere che questo servizio ci sia affidato, mi ricorda la storia che si racconta di due imprese di diligenze che, spinte da rivalità, hanno successivamente ridotto i prezzi al punto tale che una delle due condusse gratuitamente, e allora l'altra annunziò che per soprammercato pagherebbe il pranzo ai suoi viaggiatori. (*ilarità*)

Sarebbe a un dipresso la stessa cosa, se noi, non solo non facessimo pagar nulla pel transito, ma apponessimo ancora gratuitamente questi piombi. Ciò non mi pare razionale.

Prima del 1826, se non erro, il diritto sui piombi era di 60 centesimi, e veramente allora era troppo. Era una vera imposta, giacchè il piombo che si appone non costa che da 8 a 10 centesimi, sicchè vi rimanevano 50 centesimi d'imposta. Noi per conservare il transito abbiamo fatto bene di rinunciare a questo dazio, ma l'andare al disotto di quanto ci costa il piombo, lo ripeto, ciò non mi parrebbe razionale.

Noti d'altronde l'onorevole deputato Ricci che 10 centesimi per piombo sono pochissima cosa, non possono avere un'influenza reale sul gran transito.

Diffatti da Genova non si può spedire in transito per la Lombardia, che è il paese più vicino, a meno di 4 lire un pacco di 100 chilogrammi, che avrà uno o due piombi al più, quindi pagherà 10 o 20 centesimi. Ora vede la Camera che questo non può avere influenza sul prezzo della mercanzia, non può arrecare incagli nel commercio di transito. Noi abbiamo già rinunciato a tanti piccoli diritti in questa legge, che temo forte che abbiamo alla fine a trovarci una diminuzione di qualche importanza. Io quindi pregherei la Camera di voler mantenere il dazio già ridotto a centesimi 10.

PRESIDENTE. Il deputato Ricci insiste?

RICCI VINCENZO. Siccome non voglio far perdere tempo alla Camera, ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Deviry.

DEVIRY. Je me permettrai de soumettre encore à la Chambre une observation.

Eu égard au préjudice que le Gouvernement ressent de l'état actuel des choses relativement à la question dont nous nous occupons, eu égard à ce que ce préjudice retombe aussi sur les populations d'une de nos provinces, je proposerais à monsieur le ministre de faire une exception à la règle générale pour ce qui regarde le timbre des lettres de voitures qui de Lyon se rendent à Genève en passant par transit sur notre territoire, et cette exception serait l'abolition complète de ce droit. Je sais que ce n'est point le cas de traiter cette question dans la discussion actuelle; mais j'ai saisi l'occasion d'une question analogue pour en parler et pour soumettre cette proposition au Ministère parce que je crois qu'en définitive le Gouvernement y trouvera son avantage: j'en suis surtout convaincu d'après les données que j'ai eu l'honneur de remettre à monsieur le ministre, et dont la justesse et l'exactitude pourront être vérifiées.

Ainsi je conclus en proposant, par voie d'exception, une exemption complète de droits de timbre sur les lettres de voiture des marchandises dirigées de Lyon sur Genève et passant en transit par nos Etats.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io non ho difficoltà d'esaminare la questione; ma in ogni caso non è qui che può essere risolta.

Quando nell'anno venturo sarà il caso di riformare la legge sul bollo, allora vedremo se v'ha qualche cosa a fare per le lettere di vettura.

Debbo però far avvertire alla Camera che trovo un po' strano che, se questo bollo, che esiste da tre anni, avesse prodotto tutti questi inconvenienti, non fossero mai stati denunziati prima d'ora nè alla Camera nè al Ministero. Io posso assicurare che non ho mai avute lagnanze, se non l'altro giorno, le quali mi vennero comunicate da due onorevoli deputati. Io credevo anzi che il commercio di transito fosse molto florido, perchè ciò mi venne accertato questo autunno, quando fui a Ginevra. Forse le cose saranno cambiate d'altra in poi.

Ad ogni modo io esaminerò la questione, e, se sarà il caso, si provvederà nella Sessione prossima.

PRESIDENTE. La Commissione aderisce alla proposta del Ministero?

BRIGNONE, relatore. Aderisce.

PRESIDENTE. Allora metterò ai voti l'articolo 9 così emendato. (*Vedi sopra*)

(La Camera approva.)

« Art. 10. Il diritto di spedizione portato dall'articolo 73 dei preliminari della vigente tariffa è fissato a 5 centesimi per ogni lira corrisposta in pagamento dei diritti d'entrata, ferma rimanendo l'esenzione da siffatto diritto accennata all'articolo 74 per le bollette a pagamento di entrata non eccedenti lire 5. »

RICCI VINCENZO. In quest'articolo il dazio che era stabilito, secondo l'articolo 73, a 2 soli centesimi è portato a 5. Io non vedrei il motivo per cui si debba fare quest'aumento, e mi parrebbe un onere piuttosto grave.

Io domanderei al signor relatore se ci è un fondamento per questa variazione.

BRIGNONE, relatore. La Commissione ha ammesso questo articolo per compensare alquanto le finanze della perdita che soffriranno per le riduzioni che saranno operate con questa legge, le quali saranno certamente di qualche entità, poichè saliranno a non meno di lire 1,600,000. Questa perdita è a

sperarsi che sarà ancora aumentata (dico è a sperarsi, perchè sarebbe una fortuna) dalla minor importazione di vini, se i nostri vigneti non saranno più colpiti dalla malattia, perchè il prodotto sull'entrata del vino l'anno scorso fu di un milione e mezzo o due milioni, mentre negli anni passati la somma era immensamente minore. Inoltre abbiamo abbandonato l'anno scorso il diritto sulle sete, che ammontava a lire 500,000. Questo diritto nel 1852 fu ancora esatto per sei mesi, ma in quest'anno ed in seguito andrà intieramente perduto. Quindi in tutto avremo una perdita di due milioni a due milioni e mezzo.

Una parte di questa perdita sarà certamente compensata dalla maggior quantità di importazioni, ma non sarà compensata tutta immediatamente. Ora noi sappiamo che il signor ministro delle finanze quando ha fatto il suo piano finanziario contava di poter raggiungere l'equilibrio nel bilancio calcolando sopra un aumento sul prodotto delle dogane, e noi qui facciamo invece una diminuzione.

Io credo quindi che attualmente sia opportuno di ammettere questo diritto di spedizione come fu proposto, il quale gravita sopra tutto il commercio indistintamente, e darà forse un prodotto di lire 500 o 400 mila in più. Se poi il prodotto delle dogane venisse ad aumentare, ci sarebbe sempre tempo con un solo articolo di legge di fare nuovamente una riduzione senza toccare la tariffa dei dazi.

Ecco il motivo per cui la Commissione ha creduto per ora di dover ammettere quest'aumento, che compenserebbe per il quinto o il sesto la perdita che si soffrirà da questa riduzione nella tariffa delle dogane.

RICCI VINCENZO. A me pare in perfetta opposizione a tutte le regole di amministrazione togliere da una parte per mettere dall'altra. Se si voleva tener unicamente conto dei bisogni delle finanze era meglio diminuir meno, piuttosto che accrescere da un'altra parte ed evitare così l'esempio pratico indicato dal signor ministro del locandiere il quale abbassa il prezzo del pranzo per alzar quello dell'alloggio. Io credo che questo aumento su tutte le spedizioni può portare nel commercio, e più ancora nell'opinione sì del paese che dell'estero una perturbazione, perchè men si guadagna da una parte che perdasi dall'altra, e che invece di aumentare su tutto sarebbe meglio diminuire di meno sopra alcuni oggetti. Per conseguenza io insisterei perchè non si facesse questo aumento.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. L'onorevole Ricci ha combattuto l'aumento proposto sul diritto di spedizione sotto l'aspetto della semplicità e degli inconvenienti reali o immaginari che potrebbero derivarne. A queste obiezioni mi pare potersi dare due risposte perentorie. Quanto alla semplicità, nulla si innova, perchè non si stabilisce un nuovo dazio, ma soltanto si aumenta l'esistente. Tutta la differenza sta in ciò che, invece di fare il calcolo sulla misura del 2 per cento, si farà su quella del 5 per cento; dunque questo aumento, come calcolo aritmetico, non dà nessun imbarazzo.

Quanto poi agli inconvenienti che da questo dazio possono derivare, io non farò che citare l'esempio delle due nazioni più commercianti d'Europa, le quali, quantunque seguano due sistemi economici assolutamente contrari, hanno però entrambe adottata questa sopratassa, una come sopratassa di guerra, l'altra come sopratassa semplice.

In Francia tutti i diritti di dogana sono aumentati del 10 per 100; in Inghilterra si è stabilita appunto nell'anno 1841 dal Ministero Russel, che in allora era al Governo, una sopratassa del 5 per cento, e questa non fu mai tolta né da sir

Roberto Peel né da lord John Russel, quantunque e l'uno e l'altro abbiano più volte ritoccata la tariffa e fattovi grandi riduzioni.

Mi pare quindi che abbiano riconosciuto che quest'aumento generale non aveva inconveniente, e portava una certa somma alle finanze.

Quello pertanto che si è fatto in Francia ed in Inghilterra lo possiamo fare anche noi, le cui finanze sono sgraziatamente in condizione meno florida di quello che siano quelle delle due nazioni predette.

PRESIDENTE. L'onorevole deputato Ricci persiste nella sua proposta?

RICCI VINCENZO. Persisto.

PRESIDENTE. Allora metterò ai voti la proposta del deputato Ricci, che vorrebbe, a luogo di fissare il diritto di spedizione a centesimi 5 per ogni lira corrisposta in pagamento dei diritti d'entrata, si fissi in centesimi 3.

(La Camera rigetta.)

Metto ai voti l'articolo 10, secondochè è proposto dal Ministero.

(È approvato.)

« Art. 11. Saranno applicabili alle isole del lago Maggiore le disposizioni degli articoli 1, 2 e 5 del manifesto camerale 12 aprile 1822, di cui un estratto verrà pubblicato nelle isole stesse.

« Il servizio di sorveglianza sarà esercitato in dette isole dagli agenti delle dogane i quali potranno ivi praticare le occorrenti visite in conformità della legge. »

BOTTA. Io non trovo applicabili a quest'articolo le disposizioni del manifesto camerale del 12 aprile 1822, il quale si riferisce alle zone della Savoia, e parla di strade, poichè quanto alle isole del lago Maggiore non si può andare, come è ben naturale, per altro mezzo che per il lago.

In conseguenza è necessaria un'altra disposizione, e mi pare che l'indicazione della strada possa sopprimersi, e dire: « Saranno applicabili gli articoli 1 e 5, ecc. »

BRIGNONE, relatore. Non si potrebbe sopprimere l'articolo 2 senza torre la forza all'articolo 11, di cui si tratta: diffatti all'articolo 1 del manifesto camerale del 12 aprile 1822 si dice: « nell'estensione del territorio delle zone sono vietati i depositi; » e poi all'articolo 2 si dice in qual modo debbano transitare le merci in queste zone.

Qui veramente non si può applicare l'articolo 2, come è, perchè le strade di Ginevra non sono certo le strade delle isole, ma vi si applica la disposizione, vale a dire, che invece che nell'articolo 2 del manifesto camerale si parla unicamente delle strade, che dallo Stato tendono a Ginevra, qui si parla delle strade che traversano le isole; ripeto che senza quest'articolo 2 rimarrebbe senza scopo l'articolo 1; questo dice che non si possono far depositi; bisogna indi che ci sia il modo di far sorvegliare il transito delle merci nelle isole.

L'articolo 5 poi dice: « le contravvenzioni all'articolo 1 e 2 saranno punite colla confisca, » dimodochè anche questo non potrebbe più ripetersi all'articolo 2, se lo togliessimo. Sappiamo che le isole del lago Maggiore godono del vantaggio dell'esenzione dai dazi; questo è un favore, ma la dogana ha il diritto di invigilare in modo che non si facciano depositi per levare l'alimento al contrabbando.

Del resto, il Ministero che ha inserito questa disposizione potrà meglio spiegarne lo spirito.

BOTTA. Allora mi pare che sarebbe meglio dire addirittura: « saranno applicabili alle isole del lago Maggiore le disposizioni del manifesto camerale. »

PRESIDENTE. La Commissione aderisce a questa proposta?

BRIGNONE, relatore. La Commissione acconsente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo così emendato. (La Camera approva.)

« Art. 12. Non potranno essere mantenuti né stabiliti depositi di merci estere in esenzione de' diritti di sosta nelle città che ne faranno domanda, salvo che i locali e le altre spese relative, comprese quelle del personale necessario per la sorveglianza, non sieno a carico del Governo. »

« Le cautele e le norme per lo stabilimento e l'esercizio di detti depositi saranno fissate da un regolamento da approvarsi per decreto reale. »

BRIGNONE, relatore. A parer mio qui occorrerebbe di fare una lieve mutazione.

Quest'articolo statuisce che non potranno essere mantenuti né stabiliti depositi di merci estere in esenzione dei diritti di sosta nelle città che ne faranno domanda, ecc.

Siccome potrebbe avvenire che fosse opportuno di stabilire siffatti depositi in località che non fossero città, per togliere qualsiasi dubbio io proporrei che si dicesse: « nei comuni che ne faranno domanda, ecc. » (Sì / sì!)

ZIRIO. Io vorrei che fosse mantenuta la redazione di quest'articolo tale quale fu proposta dal Ministero. Vedo che la Commissione ha aggiunto: « compreso quello del personale necessario per la sorveglianza. »

Mi pare che non si dovrebbe parlare delle spese di sorveglianza, perchè potrebbe nascere una qualche divergenza sulla necessità di questa maggiore o minore sorveglianza tra i comuni in cui sono o venissero stabiliti dei depositi, ed i negozianti che vi introducessero delle merci in sosta e le finanze dello Stato; nè sarebbe detto come o da chi la questione di questa spesa deve essere definita.

D'altronde mi pare che se i comuni fossero mai in obbligo di sopperire alle spese del personale di sorveglianza, toccherebbe ai medesimi statuire sul modo di esercitarla, ciò che pure condurrebbe ad altri inconvenienti.

Parmi inoltre che sia già abbastanza gravoso pei comuni, dove esistono depositi di sosta, di sopperire alle spese dei locali, senza che debbano andare incontro alle spese di personale. Nè in ogni caso questa misura dovrebbe mai comprendere i comuni che già godono di un deposito, ma solo quelli che quindi innanzi ne facessero la domanda.

Osservo per ultimo che, ove si volesse mantenere l'aggiunta delle spese di sorveglianza, tali spese, nel regolamento cui si accenna in questo articolo, dovrebbero farsi sopportare da coloro che godranno dell'esenzione dei diritti di sosta, non mai dai comuni. Epperò propongo la soppressione delle dette parole.

BRIGNONE, relatore. Questi depositi di sosta sono un favore pei comuni che li hanno, o che ne potrebbero stabilire; ed io non so perchè l'amministrazione delle finanze del commercio delle località che hanno interesse ad avere depositi di sosta non debbano pagare tutte quante le spese occorrenti. Quando s'accresce il numero dei depositi, ciò si fa per soddisfare ai desiderii ed all'interesse del commercio d'una data località; quindi è giusto che il commercio che gode di questo vantaggio sopperisca alle spese.

Diceva l'onorevole Zirio che potrebbero nascere conflitti tra i comuni e l'amministrazione delle finanze quanto all'importanza del personale di sorveglianza; ma è certo che spetterà sempre all'amministrazione delle dogane di stabilire quel personale che crederà necessario per potersi assicurare dal contrabbando: così se i comuni vorranno adattarsi a sop-

portare queste spese, avranno depositi di sosta, altrimenti non li avranno; è d'altronde certo che l'amministrazione delle dogane non vorrà darsi il piacere di stabilire un personale di sorveglianza superiore a quello che sarà strettamente necessario.

La Commissione poi ha creduto assolutamente necessario d'introdurre questa disposizione, cioè che queste spese di sorveglianza dovessero essere a carico dei comuni, perchè, in altro modo facendosi, si sarebbe accordato un vantaggio a questi comuni, ponendo le spese a carico della generalità del paese, il che non sarebbe stato cosa equa né giusta.

PRESIDENTE. Porrò ai voti la preposta del deputato Zirio, che cioè all'articolo 12 si debbano sopprimere le seguenti parole: « comprese quelle del personale necessario per la sorveglianza. »

(La Camera rigetta.)

Metterò dunque ai voti l'articolo 12. (Vedi sopra)

(La Camera approva.)

« Art. 13. Il Governo è autorizzato a permettere, mediante le cautele necessarie a guarentire le finanze dello Stato contro ogni possibile abuso, da prescriversi con apposito decreto reale, lo stabilimento di raffinerie di zucchero grezzo, le quali saranno sottoposte alle prescrizioni vigenti pei depositi fittizi. »

POLLERI. Domando la parola.

Per quanto io abbia poca speranza che si possano stabilire raffinerie nello Stato dietro il ribasso omeopatico che si è operato di sole due lire, tuttavia, potendo ciò avverarsi, io proporrei perciò che s'aggiungesse a questo articolo un altro alinea così concepito: « Per l'esportazione di zuccheri raffinati che da queste raffinerie si spediranno all'estero sarà restituito dalla dogana il dazio che esse avranno pagato all'introduzione dello zucchero grezzo. »

PRESIDENTE. Il Ministero e la Commissione aderiscono a questa proposta?

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. No; domando la parola.

PRESIDENTE. Intanto domanderò se sia appoggiato l'emendamento dell'onorevole Polleri.

(È appoggiato.)

BRIGNONE, relatore. Io credo che, nel modo che è concepito, quest'articolo non escluda la possibilità che sia concessa la sospensione di pagamento del diritto oppure la sua restituzione come desidera l'onorevole deputato Polleri. Qui si dice che il Governo è autorizzato a permettere, mediante le cautele necessarie a guarentire le finanze dello Stato contro ogni possibile abuso, lo stabilimento di raffinerie di zucchero grezzo, le quali saranno sottoposte alle prescrizioni vigenti pei depositi fittizi.

È quasi un deposito fittizio quello della sospensione o restituzione dei diritti.

Qui si dice « mediante le cautele necessarie, » dunque stabilirà poi il Governo queste cautele siccome crederà opportuno. A me pare che non ci sia alcuna difficoltà.

POLLERI. Il caso del deposito fittizio di cui è cenno all'articolo 13 io ho creduto che sia quello in cui all'entrare dello zucchero greggio in deposito viene addebitato al raffinatore rimanendo poscia in lui piena libertà di raffinarlo come meglio gli aggrada. Si tien conto poi di quello che spedisce all'estero e gli si accredita, e fatti i conti tutto quello che vi risultò di differenza si considera come messo in consumazione, sia stato raffinato o no, e sopra questo al raffinatore paga il dazio imposto sopra lo zucchero grezzo.

Sopponendo che la cosa sia così, egli è evidente che il raf-

finatore viene a pagare il dazio di consumo sopra tutta quella quantità di zucchero greggio che ha prodotto quella del raffinato, ed è appunto dietro di questo da me supposto sistema di *entrepôt* fittizio che io ho creduto di giustizia proporre l'abbuono per me indicato nell'aggiunta all'articolo 13.

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze*. La questione del *drawback*, cioè della restituzione del diritto di entrata sugli zuccheri grezzi da operarsi sugli zuccheri raffinati ha dato luogo ad infinite difficoltà, e ciò perchè vi è una grande quantità di zuccheri grezzi che contengono delle materie saccharine in proporzioni molto diverse. Ve ne sono di quelli che contengono fino al 90 o 92 di materie saccharine, mentre ve ne sono altri, come i mascabadi, che non ne contengono che il 65. Cosicché è impossibile stabilire una norma generale senza od aggravare i raffinatori, o farne scapitare le finanze.

Egli è evidente che se restituite per esempio 80 per ogni 100 chilogrammi di zucchero raffinato che uscirà, il fisco ci perderà se la raffinazione ebbe luogo sopra zuccheri greggi di qualità superiore, i quali contengano il 90 per cento; perderà il raffinatore se opera sopra mascabadi, i quali contengano meno del 70 per cento. Molti Governi per favorire quest'industria hanno stabilita una tassa assai bassa.

Credo che la Francia restituisca il 72 o 75 per cento. Io stimo che questo calcolo, cioè di sopportare una perdita per favorire un'industria, sia assurdo. Ritengo questa una delle più infelici applicazioni del sistema protettore. Quindi, lo dico schiettamente, non credo desiderabile il vedere stabilirsi da noi raffinerie, se per il loro stabilimento fosse necessario accordare un *drawback*. E poi o questo *drawback* sarebbe insufficiente perchè potessero lavorare, o importerebbe un grave sacrificio allo Stato. Noi invece proponiamo di autorizzare lo stabilimento di raffinerie. Io so che adesso a Genova si dice che questa è una concessione illusoria; ma posso assicurare la Camera che, prima che si conoscesse la tariffa, due rappresentanti di case di quella città che fanno un forte commercio di zucchero e massime degli zuccheri del Brasile, sono venuti a trovarmi ed hanno chiesto, come cosa che doveva favorire straordinariamente tale commercio, questa disposizione. Dopo averla esaminata io ho acconsentito a proporla al Parlamento. Ma appena la legge fu presentata alla Camera, siccome a Genova si voleva ottenere una riduzione sugli zuccheri mascabadi, questi signori hanno ritirata la loro domanda ed hanno detto che si erano ingannati.

Uno è un capitano che ha fatto 40 viaggi al Brasile, e l'altro è uno che ha sempre fatto un gran commercio nello zucchero. Immaginate quindi se potevano aver preso abbaglio!

Io credo che se è possibile lo stabilire raffinerie saranno solo raffinerie in franchigia, e riguardo a questo si esagerano molte le difficoltà per sorvegliarle e per assicurare il pagamento del dazio. Io penso che in pratica questo si potrà fare facilmente, e che se veramente in Genova vi è chi si voglia dedicare a tale industria, mediante questa facilità, potrà fare buoni affari, perchè a Genova si avranno gli zuccheri greggi del Brasile a miglior mercato che non in Inghilterra. Si lavoreranno a Genova e si potranno dare a miglior mercato degli zuccheri raffinati inglesi, e degli zuccheri raffinati olandesi.

POLLERI. Mi pare che all'inconveniente segnalato dal ministro circa la resa si potrebbe rimediare col fare un'aggiunta all'articolo che ho proposto, concepita in questi termini:

« In ragione della resa che sarà concordata fra il raffinatore e il regio Governo. »

In questo modo mi pare che non si potrebbe andare incontro a verun inconveniente.

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze*. La difficoltà consiste nell'applicazione. Non si può stabilire una norma generale, perchè se si convenisse fra il Governo e il raffinatore di calcolare la materia saccharina negli zuccheri lavorati a 75, naturalmente il raffinatore non impiegherebbe mai che zuccheri superiori; onde ottenere l'esattezza converrebbe che, ogniquale volta il raffinatore introduce zuccheri con animo di esportarli, se ne facesse un'analisi. Ma se il raffinatore può lavorare e per l'interno e per l'esportazione, come potrà constatarsi che quel dato zucchero è stato lavorato per l'esportazione?

È impossibile. Ed in questo caso si introdurrebbero degli zuccheri di prima qualità e si dichiarerebbero per esportazione, e poi se ne introdurrebbero altri contenenti molta maggior quantità di zucchero dichiarando che non sono per l'esportazione; quando poi saranno nell'interno, siccome non sono sorvegliati, quelli che contengono poca materia saccharina sarebbero lavorati per l'interno, e gli altri sarebbero lavorati per l'esportazione. Epperò le finanze sarebbero defraudate di un dazio considerevole.

Quindi, lo ripeto, se la cosa paresse in teoria razionale, nella pratica incontra tante e tali difficoltà, che sarebbe necessario o imporre ai raffinatori delle condizioni inaccettabili, o sottoporre le finanze dello Stato ad una perdita gravissima.

POLLERI. Io farei osservare al signor ministro che si potrebbe tenere un conto corrente; tutte le volte che il raffinatore spedisce un *collo* per essere posto in deposito fittizio, si potrebbe fare l'analisi, e vedere quanta materia saccharina contiene ed addebitarglielo...

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze*. Mi perdoni, ma allora questo rientra perfettamente nell'articolo 13. Se si vuole costringere un raffinatore ad avere un conto corrente per tutto lo zucchero che pone in deposito fittizio, si può fare. Il Governo avendo la facoltà di autorizzare la raffineria in deposito fittizio, ne viene per conseguenza che si tiene un conto corrente; quello che si esporta all'estero non paga più il dazio grezzo, e lo paga quello che si consuma nell'interno, poichè il dazio non viene pagato all'introduzione del grezzo, viene pagato quando l'operazione è compiuta: nel suo sistema si dovrebbe prima pagare il dazio sullo zucchero grezzo che s'introduce, e poi ritirarlo all'uscita del raffinato; invece, secondo il progetto, uno introdurrebbe una data quantità di zucchero grezzo nel paese, per la parte che riesporta non paga niente, e per la parte che vende nell'interno paga il dazio del raffinato.

POLLERI. Allora ritiro la mia proposta prendendo atto delle parole del signor ministro.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 13. (*Vedi sopra*) (È approvato.)

(Sono approvati senza discussione i seguenti articoli.)

« Art. 14. Dal primo luglio venturo sono abrogate le disposizioni contenute negli articoli 40, 41 e 42 del regolamento annesso al regio editto 4 giugno 1816 riguardo all'obbligo del pagamento dei diritti di dogana e della produzione delle relative bollette per le pelli e pei corami non ancora acciati od affaitati che s'introducono dai paesi ove non esisteva la gabella sulle pelli e corami nelle provincie alla medesima sinora soggette.

« Art. 15. L'obbligo della preventiva autorizzazione imposto per lo stabilimento di qualsiasi manifattura nel raggio di cinque miglia dalla frontiera di terra, e l'osservanza delle altre speciali discipline a tale riguardo prescritte dal manifesto camerale 18 luglio 1818, non avranno d'or innanzi ef-

fetto che per le sole fabbriche di tessuti d'ogni specie, le quali però nel raggio di due miriametri dalla frontiera saranno soggette alla sorveglianza degli agenti doganali.

« Art. 16. Sono abrogate le disposizioni dell'articolo 60 del regolamento 4 giugno 1816 riguardo all'obbligo di una bolletta d'accompagnamento per la circolazione delle merci nei paesi che non fanno frontiera alla linea di terra; non che quelle contenute nell'articolo 5 del manifesto camerale 23 febbraio 1832 relative alle formalità da adempiere per le sete greggie o lavorate la cui circolazione sarà libera nei paesi adiacenti al litorale come in tutte le altre parti dello Stato anche confinanti all'estero.

« Art. 17. È abrogata la disposizione speciale pel porto di Genova, di cui all'articolo 16 del manifesto camerale 1° ottobre 1825 che pronunzia la confiscazione dei bastimenti a bordo dei quali sarebbero riconosciute mancanti merci caricate in detta città a destinazione dell'estero, la multa incorsa dai capitani essendo limitata al doppio del valore di esse merci risultante dalle relative bollette d'ostellaggio.

« Art. 18. Il semplice diritto da depositarsi, od il doppio diritto per cui si dovrà dare malleveria, a termini dell'articolo 5 del manifesto camerale 30 maggio 1831 per la merce di qualsiasi quantità contenuta nei colli, casse ed altri recipienti che si vorranno esentare dalla visita negli uffici di dogana alla frontiera, sarà ragguagliato in ragione di lire 20 per chilogramma sul peso lordo.

« Art. 19. La pena del pagamento del doppio valore comminata dall'articolo 116 del regio editto 4 giugno 1816 per il caso di mancanza a bordo di qualche collo o merce che fosse descritta nel manifesto di partenza, è applicabile eziandio quando la mancanza risulti dai manifesti d'arrivo indicati nell'articolo 99 del suddetto editto.

« Art. 20. S'incorrerà nella stessa pena nel caso che la mancanza risulti dalla dichiarazione menzionata nell'articolo 111 del regio editto suddetto.

« Art. 21. Le disposizioni contenute nel regolamento annesso al manifesto camerale 14 marzo 1818 sono applicabili alle dichiarazioni d'introduzione sì in deposito reale che fittizio, delle bevande, derrate ed altri generi ammessi o da ammettersi a questo beneficio in qualsiasi dogana del litorale marittimo.

« Art. 22. La riesportazione dei tabacchi dal porto franco di Genova, qualunque sia la bandiera con cui sono trasportati, è vincolata ad una bolletta a cauzione da scaricarsi dai regi consoli residenti nei porti esteri ove i tabacchi sono destinati.

« Detto scarico non potrà concedersi se non dopo che l'ufficio consolare abbia riconosciuto l'esistenza della quantità e qualità del tabacco, e vidimato il manifesto d'arrivo del bastimento che dovrà essergli in ogni caso esibito dal capitano per gli opportuni confronti.

« Se i tabacchi sono destinati per l'isola di Capraia, lo scarico della bolletta a cauzione verrà rilasciato dal giudice locale, previe le stesse verificazioni e cautele. »

STALLO. Io chiedo l'attenzione del signor ministro delle finanze su questo articolo 22 che riguarda i tabacchi: qualora questo articolo si approvasse, io ritengo che il commercio dei tabacchi che è di qualche importanza in Genova ne soffrirebbe moltissimo, e forse si allontanerebbe da quel porto, e credo che questa non sia l'intenzione del Ministero, il quale, promuovendo il libero commercio da una parte, non vorrà certo mettervi dall'altra tali impedimenti da renderlo impossibile.

Con questo articolo si obbligherebbero tutti i capitani si

nazionali che esteri con qualunque bandiera, che esportassero tabacco comprato nel porto franco di Genova, di far vidimare una bolletta dai rispettivi consoli ove approdassero, ossia dove dichiarassero di farne la consegna per constatare l'identica quantità.

Se questo commercio si facesse con capitani tutti nazionali, non sarebbe forse impossibile ottenere che questa bolletta venisse regolarmente fatta vidimare dai nostri consoli e ritornata ai venditori, ma molti capitani esteri che vengono a caricare nel porto di Genova tabacchi per esportare, una volta che li hanno caricati ed esportati, è evidentemente impossibile di far in modo che abbiano cura di rimandare quella bolletta richiesta con questo articolo ai negozianti dai quali li han comprati.

Prego quindi il signor ministro a voler aderire a che si apporti un qualche riparo a questo gravissimo inconveniente, mentre questa misura che già esisteva nel tempo del protezionismo doganale si è dovuta togliere ed ora si ristabilirebbe quando vogliamo avvicinarci al libero scambio.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Non nego che la disposizione contenuta nell'articolo 22 è alquanto rigorosa, ma è assolutamente necessaria. È una triste verità che il contrabbando del tabacco si fa lungo le riviere del mare, sopra una scala assai larga.

I bastimenti che partono da Genova caricano tabacco per esportarlo, e poi fuori del porto o direttamente, o per mezzo di navi minori lo stesso tabacco è introdotto con frode nello Stato, con grave scapito delle finanze.

Con una sponda cotanto estesa, con un numero assai ristretto di doganieri, se non si ammette questa disposizione, è impossibile d'impedire il contrabbando.

Nè io credo poi che gli inconvenienti che ponno derivare da quest'articolo, siano gravi come risulterebbe dalle parole testè dette dall'onorevole Stallo.

Primamente, a parer mio, il commercio del tabacco non ha una sì grande importanza, imperocchè in tutti i paesi del Mediterraneo il tabacco non è un oggetto di libero commercio, ma è un genere di privativa demaniale. Quanto agli altri Stati d'Italia, la Toscana, lo Stato pontificio ed il regno di Napoli hanno il loro tabacco appaltato; in Lombardia poi questo è pure un genere di privativa demaniale.

Ciò stando, gli speculatori non potrebbero aver di mira a tal uopo che qualche fabbrica della Svizzera, e colà soltanto potrebbe avere uno sfogo il commercio summentovato, il quale nel nostro Stato non ha importanza che per coloro che approfittano delle condizioni topografiche della nostra frontiera per fare il contrabbando.

Quindi fra i due inconvenienti o d'incagliare un commercio di lieve importanza o di lasciar libero l'adito al contrabbando, il Governo non ha potuto esitare.

Noti la Camera che di mano in mano che andiamo riducendo i dazi, s'accresce l'incentivo del contrabbando del tabacco. Quelli che sono avvezzi al disgraziato mestiere del contrabbandiere, non potendo più con profitto fare il contrabbando sulle merci coloniali, nè sulle stoffe, si rivolgono al tabacco, e quindi questo frodo è aumentato d'assai.

Quindi prego la Camera a voler mantenere una disposizione che è reputata assolutamente necessaria per preservare questo ramo importantissimo di pubblica finanza.

RICCI VINCENZO. Il signor ministro ha ammesso che questa disposizione è rigorosa.

Io la credo non solo rigorosa, ma parmi esorbitante: in primo luogo toglie la qualità di porto franco a quel locale che così tuttavia è chiamato, poichè la natura di qualsivoglia

porto franco è che vi si possano deporre merci e riesportarle all'estero senza pagare diritti, e soggiacere a molestie. Ora non solo tale facoltà verrebbe tolta, ed avverta la Camera che per una via indiretta si distrugge un principio gravissimo di diritto pubblico, ma inoltre il commercio dei tabacchi sarebbe annichilito. Questo commercio era già in altri tempi molto fiorente, ora va decadendo, e va decadendo appunto per le molestie e le vessazioni delle dogane che sono di grave ostacolo alla spedizione di questi tabacchi nella Svizzera e per tutto. Non ostante la sua decadenza, questo commercio è ancora di qualche riguardo e può ancora diventar prospero, poichè se è vero che dappertutto il commercio del tabacco va soggetto agli appalti, è pur vero che i nostri negozianti provvedono tabacco agl'impresari di Roma e di Napoli come ne provvedono talvolta alla nostra amministrazione; quindi non è un commercio di sì lieve importanza.

D'altronde è noto che una gran parte di queste vendite si fanno ai bastimenti spagnuoli i quali trovano modo d'introdurlo a Gibilterra e in altri luoghi; è insomma, ripeto, un ramo di qualche importanza che con questo paragrafo è distrutto. Aggiungo poi che tutte queste discipline severe relativamente al commercio del tabacco nucono grandemente ed in modo indiretto all'amministrazione stessa, perchè non trova più modo di provvedersi nel porto franco di Genova.

Se questo commercio non avesse tutti questi vincoli si farebbero nel porto franco dei depositi di tabacco, e l'amministrazione stessa, piuttostochè fare direttamente delle compre agli Stati Uniti, e nei luoghi di produzione, assoggettandosi a tutti gli incumbenti dei trasporti, dei noli, a tutti i rischi delle operazioni commerciali insomma, potrebbe comprare direttamente al porto franco le sue merci, e fare queste operazioni senza nessun pericolo.

È vero che esiste qualche contrabbando, ma il Governo e l'amministrazione hanno mezzi efficacissimi per reprimerlo.

Il tabacco di commercio non è preparato, non è fatto in sigari, e tanto meno in tabacco da naso; si vigili dunque e si faccia ricerca delle officine clandestine in cui si fanno queste operazioni, e facilmente si troverà modo di riparare a questo contrabbando; non sarà difficile al fisco il garantirsi da queste frodi.

Ma, il togliere affatto questo commercio non permettendo l'introduzione o l'esportazione se non si fa la storia d'ogni collo dove è stato venduto, è un vietare in modo assoluto e capriccioso che si possano fare depositi, che nessun bastimento il quale venga a Genova con colli di tabacco possa depositarli nel porto franco.

STALLO. Aggiungerò poche parole a quelle dell'onorevole Ricci, e godo in vedere che l'onorevole signor ministro delle finanze ha ammesso che, qualora si adottasse questa disposizione, il commercio dei tabacchi resterebbe moltissimo incagliato, perchè realmente la condizione che quest'articolo prescrive non si potrebbe eseguire, poichè se il tabacco è venduto a capitano di estera bandiera...

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Per fare il contrabbando.

STALLO. No. Il commercio del tabacco, da informazioni assunte si fa molto con Malta e con Algeri, a parte i portiglià indicati dall'onorevole Ricci. Ed ora che abbiamo votato una legge a favore della linea a vapore transatlantica il commercio del tabacco diverrebbe uno de' commerci che si sarebbe maggiormente attivato sulla linea di New York; e noi così operando ad un tratto lo allontaniamo, mentre nessuna casa di commissione vorrà più assumere l'incarico di ricevere e vendere tabacchi, se per una semplice commissione di due

per cento deve assumere una responsabilità che non potrà trovar modo di evitare anche col massimo buon volere.

Per conseguenza invoco la Camera a non voler approvare quest'articolo quale è proposto; dal canto mio ne domanderei l'intera soppressione.

PRESIDENTE. Metterò ai voti l'articolo 22. Vuol dire che coloro i quali opinano che si debba sopprimere, secondo la proposta Stallo, lo rigetteranno.

« Art. 22. La riesportazione dei tabacchi dal porto franco di Genova, qualunque sia la bandiera con cui sono trasportati, è vincolata ad una bolletta a cauzione da sacrificarsi dai regi consoli residenti nei porti esteri ove i tabacchi sono destinati.

« Detto scarico non potrà concedersi se non dopo che l'ufficio consolare abbia riconosciuto l'esistenza della quantità e qualità del tabacco, e vidimato il manifesto d'arrivo del bastimento che dovrà essergli in ogni caso esibito dal capitano per gli opportuni confronti.

« Se i tabacchi sono destinati per l'isola di Capraia, lo scarico della bolletta a cauzione verrà rilasciato dal giudice locale, previe le stesse verificazioni e cautele. »

(È approvato.)

(Sono quindi approvati senza discussione i seguenti articoli.)

« Art. 23. Sarà considerato come contravventore all'articolo 2 del regio editto 25 giugno 1816 e soggetto alle pene comminate dal successivo articolo 43 chiunque ritenga tabacco estero in qualunque quantità, salvo giustifichi l'eseguito pagamento dei diritti in conformità dell'articolo 3 della legge 5 febbraio 1850 mediante la produzione della relativa bolletta di dogana, la quale non sarà valevole se non è rilasciata in di lui capo, e se oltrepassa quattro mesi di data.

« Art. 24. Le disposizioni dell'articolo precedente sono egualmente applicabili ai sigari d'Avana contemplati nel manifesto camerale 7 aprile 1833 (articoli 11, 12 e 13).

« Art. 25. Il pagamento del diritto per i tabacchi che ponno introdursi dai viaggiatori a termini del secondo alinea, articolo 3 della suddetta legge 5 febbraio 1850, dovrà giustificarsi colla produzione della bolletta di dogana rilasciata in capo della persona che ritiene il tabacco, la quale bolletta non sarà valevole trascorso un mese dalla sua data.

« Art. 26. Le disposizioni degli articoli 43 e 51 del regio editto 25 maggio 1816 sono interamente applicabili al ritenitore di qualunque qualità e quantità di polvere da fuoco estera, il quale non giustificherà di averne pagato il diritto di entrata, mediante la produzione della relativa bolletta di dogana, valevole soltanto, se rilasciata in di lui capo, e per la durata della stagione di caccia a cui si riferirà esclusivamente il permesso d'introduzione. »

Le seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del progetto di legge per nuove modificazioni della tariffa doganale.

2° Discussione dei seguenti progetti di legge:

Concessione di una ferrovia a cavalli da Sampierdarena a Genova;

Esercizio della caccia;

Concessione di una strada ferrata da Torino a Pinerolo;

Escavazione dei porti dello Stato.