

## TORNATA DEL 7 GIUGNO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

**SOMMARIO.** *Seguito della discussione del progetto di legge per modificazioni alla tariffa doganale — Articolo 27 — Relazione della Commissione sopra una petizione di negozianti nizzardi — Approvazione di quell'articolo — Emendamento del deputato Deforesta all'articolo 28 — Opposizioni del ministro delle finanze — Reiezione — Approvazione degli articoli susseguenti, e quindi dell'intero progetto — Presentazione di due progetti di legge del ministro dell'interno, per soppressione del comune di Gerola, e sua aggregazione a quello di Casei; e per vincolazione del bilancio avvenire della divisione di Vercelli per spese della pubblica istruzione — Discussione di un progetto di legge per una ferrovia a cavalli da Genova a San Pier d'Arena — Opposizioni del ministro dei lavori pubblici e delle finanze al progetto della Commissione — Parole in difesa del relatore Bosso, e repliche del ministro dei lavori pubblici.*

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

**AIRENTI**, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, ed espone il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera.

5209. Lanza Giovanni, cappellano del presidio di San Remo;

5210. Chamai, capitano in ritiro, presentano petizioni mancanti dei requisiti richiesti dal regolamento.

5211. Il sindaco, i consiglieri delegati di Pinerolo e la Commissione municipale per la ferrovia, rassegnando alcune considerazioni per dimostrare la convenienza di troncare ogni indugio a respingere ogni ulteriore concorrenza all'eseguimento della ferrovia da Torino a quella città, invitano la Camera a sanzionare il progetto come venne redatto dalla Commissione.

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

(È approvato.)

### **SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER MODIFICAZIONI ALLA TARIFFA DOGANALE.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno porta il seguito della discussione sul progetto di legge per modificazioni alla tariffa doganale.

La discussione era rimasta all'articolo 27, il quale è così concepito:

« A cominciare dal primo gennaio 1854 saranno in piena osservanza nel contado di Nizza il regolamento di dogana del 4 giugno 1816, non che il disposto delle successive leggi.

« L'estratto di queste leggi non ancora promulgate vi sarà pubblicato nella parte tuttora in vigore, e che può riferirsi al contado stesso. »

La parola spetta al signor relatore per riferire sopra una petizione.

**BRIGNONE**, relatore. Prima che la Camera prenda a discutere le disposizioni transitorie che riguardano la prossima cessazione delle franchigie di cui godeva il contado di Nizza, incombe alla Commissione l'obbligo di riferire sopra una petizione presentata da molti negozianti di quella città.

Essi espongono che le disposizioni particolari con cui si vorrebbero assoggettare al pagamento dei diritti di dogana generi e merci che dopo il primo aprile 1854 rimarranno presso i negozianti ed i privati oltre le quantità necessarie per uso della propria famiglia per mesi sei, sono gravose al commercio, contrarie a quanto si è sinora praticato in simili contingenze, moleste e difficili ad eseguirsi, danno effetto retroattivo alla legge, impediscono le provviste necessarie ai commercianti per i loro negozi, sottomettendoli all'alternativa di pagare il diritto sopra tutte le merci vecchie e rimasugli di magazzino o di disfarsene con perdita, e daranno occasione a perquisizioni nei negozi e nelle case, ad ambiguità, ad arbitrii, a vessazioni. Domandano impertanto che non siano tali disposizioni sanzionate e lasciate invece andare immuni tutte le merci e derrate di qualunque genere e per qualsiasi uso si introdurranno in tutto il corrente anno nel contado, salvo ad assoggettarle al pagamento del dazio ove siano trasportate nelle altre parti dello Stato.

Per quanto la Commissione siasi sentita inclinata a quei maggiori riguardi che si potessero accordare al contado di Nizza mentre sta per perdere i suoi privilegi, non poté tuttavia a meno di considerare che uno dei principali motivi per la Camera due anni or sono assenti la prostrarre sino al fine dell'anno 1853 la cessazione del porto franco, fu appunto quello di dar tempo ai negozianti ed ai privati di esitare e consumare i generi e le merci in prodotti in franchigia, e di prendere le loro misure, prevedendo fin d'allora l'epoca invariabile, in cui il contado sarebbe entrato nel diritto comune.

Che anzi nella discussione la quale ebbe luogo nel mese di giugno dello scorso anno 1851 di alcune nuove modificazioni alla tariffa daziaria, nel respingere che si fece della proposta d'assoggettare sin d'allora, siccome proponeva il Ministero, il contado di Nizza al pagamento di due quinti del dazio sui coloniali per richiamare gradatamente il contado al diritto comune, ed agevolare il passaggio da uno ad altro Stato, si

accennò esplicitamente ad un inventario generale di tutte le merci e generi che sarebbero esistiti presso i negozianti ed i privati all'epoca della cessazione del porto franco, senza che ripugnasse allora questa formalità la quale sarebbe riescita ben altrimenti molesta che la disposizione ora dal ministro proposta.

Che perciò vuol ravvisarsi più che ragionevole la nuova maggior dilazione, che ora si propone di accordare, di altri tre mesi per lo smercio delle mercanzie, e di sei per il consumo delle derrate introdotte in franchigia per l'uso delle famiglie.

Che il lasciare invece, siccome si domanderebbe, che ogni genere introdotto prima del finire dell'anno corrente potesse, senza limitazione di tempo, esitarsi e consumarsi senza pagamento d'alcun diritto, darebbe luogo ad abusi, e presterebbe occasione alle frodi ed al contrabbando a favore dei pochi indiscreti, ed a danno della gran maggioranza dei commercianti onesti.

Per queste ragioni la Commissione, non trattenuta dal timore che le disposizioni dal Ministero proposte possano dar luogo a perquisizioni, a vessazioni, ad arbitrii, non avendo essa mancato d'interpellare, in occasione dell'esame della legge, il ministro delle finanze il quale la accertò non essere tale la sua intenzione, e proporsi di procedere solo con severità contro i contravventori, vi consiglia di accogliere le disposizioni dal Ministero proposte ed emendate secondo il progetto della Commissione, per escludere appunto le visite e gli inventari delle merci e generi che rimarranno dopo il 1° aprile 1854, e che invece dovranno solo consegnarsi dai ritentori, pagandone il diritto agli uffizi di dogana, salvo le pene comminate dalle leggi a coloro che non eseguissero od attuassero le prescritte dichiarazioni.

**DEFORESTA.** Siccome le conclusioni che prende la Commissione sopra la petizione di cui il signor relatore ha fatto la relazione saranno soggetto di discussione sugli articoli 28 e 29 di questo progetto, pregherei la Camera di voler sospendere di provvedere su queste conclusioni finchè siano discussi questi articoli.

**CAVOUR,** presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Sì, sì. Io non ho difficoltà.

**BRIGNONE,** relatore. Io ho solamente riferito il parere della Commissione.

**PRESIDENTE.** Allora porrò ai voti l'articolo 27. (*Vedi sopra*)

(È approvato.)

« Art. 28. È fissato il termine di mesi tre, a partire dalla suaccennata epoca, per l'esito nel contado di Nizza di tutte le merci e dei generi di provenienza estera che vi saranno stati introdotti, senza pagamento del diritto di dogana prima della cessazione della franchigia. »

Ha la parola il deputato Deforesta.

**DEFORESTA.** Io credo che le disposizioni contenute in quest'articolo 28, e nel successivo articolo 29, siano contrarie alla legge ed a tutti i principii in materia doganale, e che, o non potrebbero eseguirsi, o, se si volessero eseguire, riuscirebbero sommamente vessatorie ed odiose.

Prima di avviarmi a questa dimostrazione, io debbo a me stesso, ed al paese che rappresento, una dichiarazione alla Camera.

In occasione della discussione della legge per le strade della provincia di Nizza, il signor presidente del Consiglio, producendo alcuno degli argomenti che egli fece valere con tanto successo, diceva che lo metteva innanzi anche a rischio di vedere scemata la riconoscenza dei Nicesi. Io non vorrei

che egli e la Camera credessero che la riconoscenza dei Nicesi non è in realtà molto durevole, e perciò dichiaro che la nostra riconoscenza non è scemata, e non scemerà mai; che i Nicesi non saranno mai immemori dei favori che possono ricevere, e tanto meno indiscreti.

Con questa dichiarazione io ho già annunciato che le conclusioni delle mie osservazioni non saranno una indiscrezione.

Io diceva adunque che credo che le disposizioni che si propongono negli articoli 28 e 29 sono contrarie alla legge, ai principii in materia doganale, e o da non potersi eseguire, o da riuscire sommamente vessatorie ed odiose.

Diffatti, è incontestabile che i diritti di dogana sono diritti di entrata che non possono mai confondersi coi diritti di consumazione; quindi, dal momento che una merce è entrata in una località, non in frode, ma in vista di tutti ed a termini della legge che è in vigore, non può più essere sottoposta ad un diritto di dogana senza che si ledano i diritti acquistati e che si dia effetto retroattivo alla legge; in altri termini, senza che si sottopongano quelle località non più ad un diritto di dogana, ma bensì ad un diritto di consumazione.

Mi pare che la cosa sia evidente. Se io volessi invocare dei precedenti all'appoggio di questa dottrina, ne troverei a migliaia. Mi permetta la Camera di ricordarne alcuni soltanto.

Nel 1850 sappiamo tutti che l'Austria toglieva il privilegio del porto franco che aveva la città di Venezia, e decretava che le franchigie di cui godeva quella città fossero soppresse due mesi dopo la pubblicazione della legge. Ebbene, l'Austria dichiarò forse che dovrebbero pagarsi i diritti di dogana per le merci che erano state introdotte in Venezia prima della soppressione del porto franco? No. Il porto franco cessò, e da quell'epoca le merci che s'introdussero in Venezia furono sottoposte al diritto di dogana; ma non si andarono cercando quelle che erano state introdotte antecedentemente per sottoporle al diritto di dogana.

Noi stessi abbiamo un altro esempio nel nostro Stato. Nel 1817 il Governo staccava dalla contea di Nizza, e privava perciò della franchigia doganale di cui godevano, alcuni comuni che univa al mandamento di Ventimiglia, se non erro, Pigna, Dolceacqua ed alcuni altri, i quali rimasero sottoposti alla dogana, come tutti i paesi della Liguria.

Ebbene, dico io, si decretò forse che le merci che si troverebbero in detti comuni all'epoca di quella separazione sarebbero dichiarate e sottoposte al pagamento dei diritti di dogana?

No, ciò non venne prescritto, e perchè? Perchè si ricognobbe che si sarebbero lesi i diritti già acquistati per le dette merci.

Vi ha di più: io dico che, se si adottasse il principio che risulterebbe dalle disposizioni che si propongono in questo articolo, ne verrebbe che, ogniquale volta è variata la tariffa doganale, e che si impone un diritto maggiore, si dovrebbero accertare tutte le merci che si trovano già nello Stato per sottoporle al maggior diritto dalla nuova tariffa imposto. Eppure ciò non si è mai fatto. Quale è la ragione? La ragione è appunto l'ostacolo che si troverebbe nella legge, cioè il diritto acquistato.

Se non che, ogni ulteriore insistenza su questo argomento legale è inutile, dappoichè abbiamo la ricognizione del Ministero stesso nell'articolo di cui si ragiona. In esso il Governo propone appunto di accordare un termine di tre mesi per esitare senza pagamento di dazio le merci introdotte prima del 1° gennaio 1854, perchè egli riconosce come queste merci

non si possono sottoporre al dazio di dogana senza cambiare la natura di questo diritto, e senza convertirlo in un diritto di consumazione.

È vero che egli propone di limitare questo termine a soli tre mesi, e che tale termine è insufficiente, come io lo dimostrerò a suo luogo; ma intanto prego la Camera di ritenere che la concessione stessa che il Ministero ci fa di questi tre mesi è un omaggio al principio che io sosteneva, cioè che non possono sottoporsi al diritto di dogana le merci introdotte prima della soppressione del porto franco, senza che si faccia retroagire la legge, e si tolgano i diritti anteriormente acquistati.

Ora vengo alla dimostrazione della seconda parte della mia proposizione.

Diceva in secondo luogo che questa disposizione o non sarebbe eseguita, oppure, se fosse eseguita, sarebbe soverchiamente vessatoria ed odiosa, e prego la Camera di ritenerlo, odiosa forse più che la soppressione della franchigia.

Diffatti, egli è evidente per tutti che tra la città e la provincia vi deve essere una quantità grandissima di merci che si trovarono ora sottoposte alla dogana: vi saranno tutti i tessuti, tutti i generi coloniali, le drogherie, i medicinali, gli oggetti di ferramenta ed un'infinità d'altri. Tutti questi oggetti, o signori, si troveranno ripartiti in 400 o 500 botteghe o magazzini.

Ora trasportiamoci per un istante, o signori, a quell'epoca del 31 di marzo, giorno dell'esecuzione degli articoli 28 e 29: come si farà ad accertare la quantità, qualità, peso, misura e valore di tutte quelle merci? Converterà che si vada in tutti i magazzini, si misuri, si pesi, si verifichi dovunque la quantità di ciascuna merce che avrà in fondo ciascun negoziante. Neanco in 6 mesi l'operazione sarebbe fatta, ed una schiera di 200 o 300 impiegati sarebbe forse poca a tanto affare.

Mi si dirà: questa disposizione non sarà eseguita, od almeno non sarà eseguita a rigore: io lo credo, e ne sono già certo fin d'ora; ma, signori, è egli conforme alla dignità del Governo e del Parlamento di approvare una disposizione legislativa la quale non può altrimenti difendersi e giustificarsi che con dire: ciò non sarà eseguito; o ciò non sarà eseguito rigorosamente? Or bene, di due cose l'una: o la disposizione che proponete sarà eseguita a rigore, ed io affermo che è cosa impossibile, vessatoria, massimamente per il minuto commercio, ed altrettanto odiosa, quanto la soppressione del porto franco; o non sarà eseguita, e volete farne soltanto uno spauracchio a fine di impedire la frode, ed allora torno a ripetere che non è consono alla dignità del Parlamento e del Governo il decretarlo.

L'onorevole deputato Brignone nel riferire sulla petizione sporta dal commercio di Nizza, faceva varie obiezioni che non difettano d'importanza.

Se ho ben compreso egli asseriva che il commercio di Nizza non deve obbliare che fu diffidato relativamente alla soppressione di queste franchigie da più di due anni, e che in questo mentre stesso riceve un nuovo diffidamento per da qui a 6 mesi; che le disposizioni summentovate sono assolutamente indispensabili per impedire la frode; che lo sono del pari acciò il Governo non debba mantenere indefinitamente la linea interna di dogana che separa attualmente il contado di Nizza dalle altre provincie dello Stato.

Risponderò a queste obiezioni, ma brevemente.

In quanto alla prima io dico che il commercio della provincia di Nizza è stato diffidato, è vero, che al primo gennaio 1854 cesserebbero le franchigie di cui godeva questo paese,

ma non è stato diffidato che, quando saremmo giunti a quell'epoca, le merci che sarebbero già introdotte verrebbero sottoposte a un diritto che non possiamo dir diritto di dogana, ma diritto di consumazione.

Aggiungo poi che, quand'anche tale diffidamento fosse stato pronunziato dalla legge, i negozianti non avrebbero potuto fare le loro provviste in modo che non rimanesse loro più alcuna quantità di merce da esitare. Me ne appello a tutti i membri della Camera che conoscono cosa sia il commercio, massime quello dei tessuti, dei coloniali e delle drogherie. Egli è impossibile che possano continuarsi questi commerci se non si ha sempre una quantità di merci, così dette fresche, le quali servono a far esitare quelle che sono rimaste delle compre anteriori. Vi sono dei negozi di tessuti, nei quali vi sono delle merci da 10 a 12 anni, e che non vanno vendendosi che a poco a poco a misura che se ne comprano delle altre; quindi, se negozianti della provincia di Nizza avessero voluto fare in modo di non avere più merci che per due o tre mesi, arrivati al 1° gennaio 1854, conveniva che cessassero dal loro commercio, e si mettessero tutti in liquidazione.

Impertanto l'argomento desunto dal supposto diffidamento non ha alcun valore.

Quanto alle frodi, io potrei rispondere all'onorevole relatore che non fa frode chi si serve de' suoi diritti. Certamente se si cercasse modo d'impedire che dopo il 1° gennaio 1854 s'introducano merci nella provincia di Nizza senza pagare il diritto, allora si potrebbe dire legalmente che si vuol evitare la frode; ma volere che si godano senza pagamento di diritti le merci introdotte mentre dura la franchigia, è, non impedire la frode, ma sibbene l'esercizio d'un diritto.

Ma questa risposta sarebbe a rigore di principii.

Io ne farò un'altra, e dirò che non credo si possa nè si voglia fare alcuna frode, e tanto meno io vorrei spalleggiarla.

In altra circostanza io ho già avuto l'onore di dichiarare altamente alla Camera che nè per mio conto nè per conto dei miei concittadini verrò mai a chiedere nè a patrocinare una misura che possa favorire la frode, nè punto intendo contraddirmi con ciò che sostengo attualmente.

I diritti di dogana sono talmente ribassati, che io non credo possa esservi alcun speculatore che venga a fare un deposito di merci, che esponga dei capitali, perda degli interessi, voglia pagare spese di magazzino per lucrare il profitto di dogana. Io sono persuasissimo che la frode non avrà luogo.

Ma supponendo anche che possa esservi possibilità di frode, non mancheranno mezzi al signor ministro per opporvi qualche altro temperamento; ed io mi dichiaro già fin d'ora pronto ad accettarlo. Il signor ministro delle finanze potrebbe, per esempio, proporre che sia in facoltà del Governo di prescrivere da qui al gennaio del 1854 anche con un semplice decreto reale o provvidenza ministeriale quelle precauzioni che, senza recar pregiudizio al commercio ed ai diritti acquistati, fossero sufficienti per ovviare alle frodi nel passaggio dalle franchigie al diritto comune, e massime per impedire i depositi.

Ma il semplice timore di queste frodi non è sufficiente per recare un pregiudizio così grave, quale si recherebbe, massime al piccolo commercio.

In quanto al terzo argomento osserverò che, fintantochè vi sarà la possibilità che nella provincia di Nizza s'introducano merci senza pagare i diritti di dogana, il Governo sarà in diritto di mantenere la linea interna di dogana che separa attualmente la provincia di Nizza dalle altre provincie, quan-

tunque la conservazione di questa linea a me paia una precauzione soverchia, imperocchè le merci che con questa precauzione non si lasceranno penetrare nelle altre provincie si dovranno consumare nella provincia di Nizza, e sarà tanto di meno che se ne introdurrà dall'estero.

Comunque, se il Governo lo crede necessario mantenga questa linea, ma solo per quel tempo, pendente il quale crederà che esistano ancora nella provincia di Nizza merci introdotte in franchigia; ma non stabilisca per l'esito di queste merci un termine insufficiente. Insomma, meglio è che per qualche tempo si conservi la detta linea, che decretare la misura vessatoria ed ineseguibile che ci si propone negli articoli 28 e 29.

Io spero che queste osservazioni avranno convinto la Camera della necessità di sopprimere le disposizioni di questi due articoli, lasciando al signor ministro di finanze di proporre o in questa seduta, o anche posteriormente, quei temperamenti che crederà, all'unico oggetto d'impedire la frode.

In ogni caso poi io mi permetterò di osservare che i tre mesi che sarebbero proposti nell'articolo 28, non sarebbero in nessuna guisa sufficienti, e che non si conseguirebbe lo scopo che io credo si sia proposto il signor ministro delle finanze.

E diffatti, in questo tempo egli ha pensato che si farebbero le provviste di merci per le stagioni d'inverno e di primavera.

Mi permetterà il signor ministro che io gli osservi che questo è un errore. Le provviste d'inverno si fanno nel mese di novembre e di dicembre, e quelle di primavera non si fanno che in aprile e maggio. Se non si accorda il consumo senza il pagamento del diritto che a tutto marzo, è lo stesso che dire: per queste merci cesserà dal primo gennaio 1854.

Onde sia realizzato almeno almeno lo scopo che si prefigge il signor ministro conviene che si porti fino a tutto il mese di giugno.

Per ora non faccio specifica proposta: prego il signor ministro di penetrarsi dei riflessi che ho fatti, e di proporre egli stesso qualche cosa di meno dannoso e di più accettabile; e mi riservo di prendere in ogni caso nuovamente la parola dopo il signor ministro.

**PRESIDENTE.** Il ministro delle finanze ha la parola.

**CAVOUR,** *presidente del Consiglio e ministro delle finanze.* Il 1° gennaio dell'anno venturo, cessando la franchigia doganale di cui godeva finora la contea di Nizza, questo paese passerà repentinamente dallo stato di libertà commerciale, assoluta alla regola comune. Questa è una transizione alla quale conviene provvedere, poichè se non si prendesse alcuno speciale provvedimento; se, stabilita la dogana sulla frontiera di Nizza, si ammettesse quella contea nel diritto comune, ne conseguirebbe naturalmente che i negozianti di Nizza, ed anche altri speculatori, prima dell'epoca nella quale cessano le franchigie, farebbero larghi approvvigionamenti, i quali sarebbero introdotti in franchigia, e verrebbero quindi smerciati in tutto lo Stato.

Da ciò ne nascerebbero due gravissimi inconvenienti. Primieramente le finanze soffrirebbero la perdita di una somma ragguardevolissima. In secondo luogo ne avrebbe gravissimo danno il commercio di tutte le altre provincie dello Stato, poichè i negozianti di queste, i quali avrebbero fatte provviste pagando la dogana, dovrebbero lottare contro negozianti che avrebbero introdotte le loro merci in franchigia.

Diffatti, o signori, prima che questa legge fosse presentata, siccome taluno credeva che il Ministero non avrebbe pensato a disposizioni transitorie, si impresero a Nizza molte

speculazioni sopra una vasta scala in vista di questo passaggio: e chi la denunziò al Ministero prima di tutti? Non furono gl'impiegati della dogana, quantunque essi non abbiano mancato di riferirne; ma prima ancora di essi furono i negozianti dell'interno, specialmente quelli di Cuneo, i quali esposero che, se non si fosse adottata una misura diretta a che non si potesse fare a Nizza un deposito il quale spargesse merci in tutto lo Stato, essi sarebbero stati rovinati, o almeno costretti a sospendere per un anno le loro operazioni commerciali. Quindi evidente necessità di provvedere.

Per ciò fare il Ministero cercò i mezzi i meno fiscali e i meno odiosi. Il mezzo che si presentava il primo come più semplice, era di costringere tutti i negozianti a consegnare al 1° gennaio le merci che avranno in magazzino, ed esigerne il relativo diritto; ed io penso che questo non sarebbe stato contrario al diritto, come con molta finezza ha sostenuto l'onorevole Deforesta, giacchè noi col sopprimere le franchigie della contea di Nizza a far tempo dal 1° gennaio 1854, che cosa abbiamo voluto? Abbiamo voluto che da quel giorno i Nizzesi fossero sottoposti al medesimo dazio che pagano, sopra tutti gli oggetti i quali vengono dall'estero, gli altri cittadini dello Stato. Ora questo dazio è una tassa di consumazione. L'onorevole Deforesta ha detto che tale non è, ma si un diritto di dogana. Ma in verità io non so qual differenza vi sia tra un diritto che si paga al momento in cui s'introduce una merce nello Stato, e quello che si paga al momento in cui si consuma. Entrambi sono sempre un dazio di consumazione. Può essere diverso il modo di percepirli, ma in sostanza sono tasse identiche.

Ora il legislatore, nel fissare un termine, trascorso il quale cessava la franchigia, ha inteso che da quel giorno le merci fossero sottoposte a quella tassa di consumazione.

Dunque io credo che, se si fosse applicata la legge in tutto il suo rigore, sarebbe stato necessario al primo gennaio dell'anno venturo far l'inventario di tutte le merci estere, e colpirle di un diritto.

Ed infatti, come ricordava l'onorevole relatore, l'anno scorso, quando venne in discussione una mia proposta, che fu poco gradita non solo ai deputati nizzesi, ma, debbo anche dirlo, alla Camera stessa, quella cioè di colpire intanto del diritto dei due quinti i coloniali, venne detto da' miei oppositori non essere alcuna difficoltà a fare un inventario al 1° gennaio, e sottoporre ad un diritto tutte quelle merci che si troverebbero.

Allora i deputati nizzesi, che combattevano la mia proposta, e desideravano allontanare l'epoca nella quale avrebbero pagato il dazio sui coloniali, non fecero motto, non protestarono contro questo argomento degli oppositori alla mia proposta, e col loro silenzio fino ad un certo punto sanzionarono questo mezzo che si metteva avanti.

Diffatti, la prima idea che mi venne in mente fu quella di applicare questo mezzo; ma considerai che a quest'oggetto sarebbero state necessarie visite domiciliari generali, e vi ho rinunciato, quantunque lo ravvisassi molto più fiscale e molto più proficuo per l'erario.

Ho detto meco stesso: bisogna accordare tempo sufficiente per tutti coloro che hanno fatto alcuna provvista e non hanno fatto speculazioni straordinarie, affinchè possano spacciare le loro merci, onde tutti i privati che hanno qualche provvista, possano altresì dare smercio ad esse senza timore di essere molestati dal fisco. Perciò ho pensato che il periodo dei tre mesi fosse bastevole.

Diffatti, in vista di ciò deve accadere che nessun negoziante debba fare degli approvvigionamenti per oltre a 3 mesi.

Sarebbe un inconveniente grave se un negoziante fosse costretto dalla legge a non avere provvigionamenti di sorta. Siccome non si può calcolare in modo esatto quale sarebbe la richiesta dei consumatori, un negoziante deve sempre avere avanti a sé più della domanda giornaliera; ma quando ha approvvigionamenti per tre mesi nei suoi magazzini, può soddisfare alle domande degli avventori.

Questa disposizione potrà per avventura impedire qualche grande speculazione. Se alcuno, ad esempio, volesse fare una grande incetta di zuccheri o di caffè, resterà dal farla; ma non vedo in ciò un grandissimo danno, tanto più che, come a tutti è noto, Nizza non è piazza di grandi speculazioni. Non si fanno venire quivi bastimenti, né dall'America né dal Belgio né anche dall'Olanda, carichi di zucchero o di caffè.

Col dare tre mesi ai negozianti per poter esitare le loro merci, noi abbiamo dato loro un mezzo, stimo, sufficientissimo, perchè possano continuare le loro operazioni senza timore del fisco. Togliamo soltanto loro il mezzo di fare operazioni straordinarie, le quali non avrebbero luogo, se non in vista del beneficio che ricaverrebbero gli speculatori se fosse loro poi lecito di continuare per tempo indefinito a smerciare le loro provviste in tutto lo Stato senza pagamento di dazio.

Ma l'onorevole Deforesta afferma che ciò sta bene per i coloniali, riguardo ai quali i negozianti potranno calcolare il consumo di tre mesi, ma che lo stesso non si può dire dei tessuti.

A tal proposito io replicherò che le disposizioni della legge hanno massimamente avuto in mira i negozianti di tessuti. Noi vogliamo che tutti coloro i quali sono astretti a fare le loro provviste prima dell'epoca del 31 dicembre abbiano campo a dare sfogo a quelle provviste che per avventura non avessero ancora potuto smerciare. Come soggiungeva l'onorevole Deforesta, pei tessuti vi sono due stagioni, cioè quella dell'inverno e quella dell'estate. Noi non intendiamo d'incagliare coloro che fanno la vendita nell'inverno, e non abbiamo difficoltà che coloro che fecero le provviste in novembre continuino a vendere le loro merci nei mesi susseguenti; ma alla fine di marzo la vendita d'inverno è evidentemente finita, e per quella d'estate non fu mai intendimento del Governo di fornire il mezzo di smaltire le merci senza pagamento del dazio, imperocchè ciò sarebbe assolutamente contrario allo spirito della legge.

Quindi io dichiaro altamente che appunto si è stabilito quell'epoca, perchè è quella nella quale cessa la vendita d'inverno e comincia quella di primavera. Io credo che non vi sia ancora alcun pretesto, alcun motivo per esonerare i negozianti di stoffe dal pagamento del dazio sulle merci che non possono vendere prima del mese di aprile o di maggio dell'anno venturo. L'onorevole Deforesta ha molto esagerato l'effetto di questa disposizione. È vero che con essa il Governo è armato di mezzi assai possenti, e se volesse applicarli a tutti, vesserebbe la popolazione. Se andasse in tutte le case, e pesasse tutto lo zucchero e tutto il caffè che ciascheduno ritiene, vesserebbe inutilmente. Gli si è però data questa facoltà perchè egli potesse fare le verificazioni quando avesse fondato motivo di credere che in questa od in quell'altra casa, sotto pretesto di approvvigionamento di famiglia si accumulassero generi sottoposti a dazio per fare una speculazione. Disgraziatamente per assicurare l'esecuzione della legge fiscale, è mestieri di armare le finanze ed il fisco di alcuni poteri alquanto odiosi. Quando crede che sieno entrate merci di contrabbando, il Governo ha il diritto di far visite domiciliari. È questo un diritto di cui potrebbe abusare fa-

cendo visite senza fondato sospetto; ma la Camera sa che l'amministrazione non fa abuso del suo potere, quantunque essa abbia la morale certezza che il contrabbando si fa. Essa è sobria nell'adoperare i mezzi concessile, e ne fa uso solo nei casi straordinari, quando ha fondati sospetti. Quindi non ho difficoltà di dire che, per ciò che riflette i privati, questa legge è piuttosto uno spauracchio.

Lo dico apertamente, il Ministero non si crede per questa legge tenuto a fare delle visite domiciliari in ciascuna casa. Ciò farà solo quando avrà fondati sospetti su questa o quell'altra persona.

Quanto ai negozianti poi, la cosa riuscirà facilissima; se essi non hanno avuto intenzione di far frode alla legge, se cioè in materia di coloniali non hanno fatte speculazioni anticipate per poter spacciare in esenzione di dazio le merci che avrebbero dovuto pagare il diritto, basterà una semplice ispezione dei magazzini, senza bisogno né di pesare, né di constatare.

Quando l'impiegato della dogana entrerà in un magazzino e vedrà a un dipresso 20 casse di zucchero, e gli si dirà: sono entrate dopo il 1° gennaio; vedete la mia bolletta; l'impiegato della dogana non farà più né verifiche, né peserà alcuna cosa, e se ne andrà, perchè tutto sarà in regola. Non vi sarà caso di pesare e di constatare se non se per quei negozianti che avranno negli ultimi mesi di quest'anno fatti larghissimi approvvigionamenti non solo per la consumazione corrente, ma per la consumazione di tutto l'anno. Ora, sapendo i negozianti che in virtù di questa legge tutte le merci debbono pagare, creda pure l'onorevole Deforesta che questi approvvigionamenti non saranno tanto larghi.

Quanto alle stoffe, la cosa riuscirà ancora più semplice. Quelle d'inverno ragionevolmente introdotte prima del 1° gennaio 1854 saranno smerciate; quelle d'estate poi, se non si è voluto far frode alla legge non saranno state introdotte che dopo il 1° gennaio, avranno la lamina della dogana e non vi sarà perciò nessuna difficoltà. L'impiegato riconoscerà che la cosa è in regola e se ne andrà.

Con questo io penso che non si toglieranno affatto tutti gli abusi; credo che, ad onta di questi articoli, s'introdurranno delle merci nella contea di Nizza in tanta copia da assicurare tutta la consumazione dell'anno venturo, cosicchè pel 1854 non faccio alcun assegno sopra il prodotto doganale di quella provincia, ma essi avranno almeno bastante effetto per impedire le speculazioni. E ciò è così vero, che io ho ricevuto la consolante notizia che la presentazione di questa legge bastò ad interrompere quelle speculazioni di cui parlava nel principio del mio discorso, ed a far sì che i negozianti cessassero dal prepararsi all'epoca di transizione con vistosi approvvigionamenti. Se ciò accade, noi potremo sopprimere la dogana interna che ci fu forza mantenere; e questo sarà un gran beneficio e per le finanze, ed in ispecie per la contea di Nizza, giacchè io sono il primo a riconoscere che, finchè dura questa dogana, la contea si trova in una triste condizione: è sottoposta al diritto comune per ciò che riflette le provenienze estere, e pei rapporti interni è sotto un regime eccezionale.

Per questo se i Nizzesi si lamentano, io dirò loro: avete ragione, ma è una necessità alla quale dovete soggiacere. Ma appunto perchè riconosco che ciò costituisce un aggravio per la provincia di Nizza, io vorrei che durasse il meno possibile, vorrei potere dopo questi tre mesi sopprimere la dogana interna, e penso che si potrà fare.

Se dopo le indagini dell'amministrazione, dopo le visite della dogana, risulta in questi tre mesi che non vi è vera-

mente uno straordinario approvvigionamento, io credo che sarà buon consiglio non aspettare l'anno vengente, come si potrebbe fare in virtù dell'articolo 31, a sopprimere la linea interna.

Se non vi è un poco d'eccedenza negli approvvigionamenti, consento coll'onorevole deputato Deforesta che la dogana non è più interessata a mantenere la linea interna, perchè quello che si consumerà di più nelle altre provincie dello Stato con questa soppressione, ivi si consumerà di meno. Quindi io credo sia nel vero interesse della provincia di Nizza che il Governo abbia il mezzo di combattere la frode, di impedire gli approvvigionamenti illegittimi.

Ma l'onorevole deputato Deforesta mi dirà: io acconsento allo scopo, ma trovo i mezzi cattivi, trovo che ne nasceranno molti inconvenienti. Io non nego che questi mezzi possano produrre qualche inconveniente. Ogni misura fiscale riesce sempre molesta e gravosa a coloro pei quali è stabilita. Non ho mai fatto, nè farò qui l'apologia delle misure fiscali; ma io credo che questi siano i mezzi i meno molesti e i meno gravosi. L'onorevole deputato Deforesta dopo averli criticati, non ne ha però suggeriti altri. Egli vorrebbe, ed io ne lo ringrazio, lasciata piena facoltà al Governo di trovarli e di applicarli; ma io dichiaro che li ho cercati, e di tutti quelli che mi furono proposti, questi mi parvero i più accettabili. Se l'onorevole deputato Deforesta me ne avesse suggeriti altri del pari efficaci, io li avrei esaminati, e sarei stato contento di poter aderire alla sua domanda. Ma egli si è ristretto a criticare la proposta ministeriale e della Commissione senza proporre nulla da sostituirvi.

Quindi con mio dispiacere sono costretto a pregare la Camera di voler adottare queste disposizioni, le quali, se contengono mezzi rigorosi ed efficaci, credo che con una larga applicazione non riesciranno nè punto nè poco molesti a tutto il commercio legittimo ed onesto di Nizza, e che in definitiva torneranno utili alla provincia nicese, perchè permetteranno al Governo di sopprimere dopo pochi mesi la linea interna, che riesce veramente molesta e ad essa e agli abitanti delle altre provincie dello Stato.

**DEFORESTA.** Il signor ministro di finanze esordiva col dire che è venuto a sua cognizione, per le doglianze sporte dal commercio delle provincie confinanti con quella di Nizza, che si erano fatte speculazioni per ridurre in franchigia merci al di là del bisogno della consumazione, e per versarle poi nelle altre provincie.

Io non rivocherò in dubbio la realtà di questa dichiarazione del signor ministro; ma io credo il fatto erroneo. Io sono convinto che nessuno della città e provincia di Nizza ha pensato a fare questa speculazione, e potè tanto meno pensarvi, in quanto che non poteva credere che il Governo proponesse nelle modificazioni della tariffa alcuna misura pregiudicievole agli interessi degli speculatori.

Il signor ministro delle finanze diceva che non vi è alcuna differenza tra i diritti di entrata e quelli di consumo, e che il pensiero della legge del 14 luglio 1851, nel dichiarare che le franchigie di cui godeva la contea di Nizza cesserebbero il 1° gennaio 1854, si fu che a quell'epoca gli abitanti della provincia di Nizza fossero sottoposti agli stessi dazi ai quali sono sottoposti gli abitanti delle altre provincie dello Stato.

Io non farò questione sulla natura dei diritti di dogana, se siano diritti di entrata piuttosto che diritti di consumazione: nella tariffa li ho sempre veduti qualificati per diritti di entrata, ma comunque sia, io dico: se si vuole che a partire dal 1° gennaio 1854 gli abitanti della contea di Nizza siano nella stessa condizione che gli abitanti delle altre provincie,

non possono più obbligarsi a pagare tutto ad un tratto i diritti sulle merci che avranno a quell'epoca nelle altre provincie; si pagheranno diritti d'entrata a misura che si ricevono le merci; invece, se si adotta la proposta ministeriale, ne viene che i negozianti della provincia di Nizza sono obbligati a pagare i diritti di dogana per merci che non possono evitare che difficilmente, perchè sono rimasugli delle operazioni commerciali fatte negli anni antecedenti, e che deggiono pagarli tutti in una volta per una gran quantità di merci che formano il loro fondo di negozio, per il che molti non avranno i mezzi necessari.

Diceva pure il signor ministro delle finanze che, in occasione della discussione che si fece nel giugno dell'anno scorso, sulla proposta di sottoporre ai tre quinti del diritto di dogana il diritto sui generi coloniali, si è riconosciuto che si potrebbero al 1° gennaio 1854 fare delle verificazioni onde impedire la frode.

Io ho già detto altre volte e ripeterò oggi che non contesto al Governo il diritto di impedire la frode, ma questo riflette i depositi; che si impediscano i depositi di merci fatti evidentemente in frode della legge, io vi acconsento, ma che, per impedire una frode che forse non avrà luogo, si adotti una misura odiosa e vessatoria per tutto il commercio, questa è cosa a cui non posso acconsentire, e che non credo debba essere fatta.

Il signor ministro stesso diceva che egli non conta sui diritti di dogana nella provincia di Nizza per tutto il 1854, perchè è persuaso che si faranno delle provviste tali che per tutto quell'anno non si introdurrà quasi più nulla. Io credo che in ciò s'inganni, perchè il maggiore provento delle dogane nella città di Nizza sarà degli oggetti di moda che si vendono ai forestieri: ora conviene ritenere che per questi oggetti non si possono fare provviste per tutto l'anno, perchè, cambiando la moda, le merci restano invendute; io credo che a partire dal primo gennaio 1854 le dogane daranno un prodotto considerevole anche nella città di Nizza.

Ma comunque, giacchè il ministro delle finanze conta poco sull'entrata delle dogane pel 1854, mi pare che non dovrebbe esservi difficoltà a prolungare almeno d'alquanto il termine che si conceda per l'esitazione delle merci che sono già state introdotte anteriormente, onde più facile sia l'esecuzione di quella misura.

Quindi, posto che, da quanto veggio, non ho speranza di ottenere la soppressione dei detti due articoli, mi limito a proporre un emendamento che non sarà che un cambiamento di una semplice parola; invece di tre mesi, chiedo che si dica almeno che è fissato il termine di sei mesi.

Io credo che il signor ministro di finanze vorrà aderire a questo emendamento, e prego la Camera di adottarlo.

**PRESIDENTE.** Domando se è appoggiato l'emendamento del deputato Deforesta.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, lo metto ai voti.

(La Camera rigetta.)

Metto ai voti l'articolo 28 come fu proposto (*Vedi sopra*)

(È approvato.)

« Art. 29. Al primo aprile 1854 si dovranno dichiarare all'ufficio di dogana più prossimo le quantità di generi e merci che rimarranno presso i negozianti, e quelle che si trovassero presso i particolari in quantità eccedenti il bisogno della consumazione della propria famiglia per mesi sei, pagandone il diritto a norma della tariffa in vigore. »

(È approvato.)

« Art. 30. Passato il mese di marzo saranno considerati

come introdotti in frode i tessuti e gli articoli di manifattura sprovvisti del contrassegno doganale prescritto dall'articolo 38 del regolamento approvato pel regio editto 4 giugno 1816, non che i generi per cui non sarà giustificato il pagamento del diritto di dogana, mediante produzione delle relative bullette posteriori al primo gennaio 1854. »

**DEFORESTA.** Io osservo che vi è una contraddizione tra questo e l'articolo precedente.

A termini dell'articolo precedente si accorda tutto il mese di marzo per far la dichiarazione delle merci che possono essersi introdotte avanti il primo gennaio 1854; quindi si dice che passato il mese di marzo saranno considerate come introdotte in frode le merci che non fossero munite del contrassegno doganale prescritto dall'articolo 38 del regolamento del 1816: ma allora tutti i mercanti di tessuti potrebbero essere dichiarati in frode dagli agenti doganali.

Io chiedo quindi che si rimandi questo articolo alla Commissione, acciò presenti una redazione più logica.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** La contraddizione accennata dall'onorevole Deforesta non è che apparente.

La legge prescrive nell'articolo 29 che si debbano constatare le merci estere che esistono nei magazzini, o presso ai particolari oltre il bisogno della consumazione semestrale, e che queste vengano sottoposte al dazio a norma della tariffa in vigore, e che le merci su cui debbe essere apposto il contrassegno ne vengano munite.

L'articolo seguente stabilisce che, trascorso questo termine, saranno considerati come introdotti in frode gli articoli di manifattura sprovvisti di contrassegno, non che i generi per cui non sarà giustificato il pagamento del diritto di dogana.

Ma vuolsi avvertire che questo si intende solo relativamente ai negozianti e non già ai privati...

**DEFORESTA.** (*Interrompendo*) Io non ho parlato dei privati, ma bensì dei negozianti che avranno merci le quali non saranno ancora munite del contrassegno.

**PRESIDENTE.** Allora si potrebbe dire:

« Saranno considerati come introdotti in frode i tessuti e gli articoli di manifatture, ecc., *pei quali non siasi fatta la dichiarazione prescritta dall'articolo precedente.* »

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Sì, sì.

**DEFORESTA.** Pregherei il signor ministro delle finanze di una spiegazione.

Vorrei sapere se sarà in facoltà dei mercanti che avranno ancora una quantità di merci non ancora esausta di riesportarle se non vogliono pagare il diritto. Io sono persuaso che al 31 marzo vi sarà una quantità di merci introdotte prima del 1° gennaio, e credo pure che, specialmente i piccoli commercianti, se dovessero pagare tutto in una volta la dogana per quei loro fondi di negozi si troverebbero in critica posizione: molti preferiranno esportare le dette merci piuttosto che ritenerle pagando il diritto. Domando se potranno farla fino a tutto marzo.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Nei tre mesi potranno certamente esportarle. Così il negoziante che al 29 marzo, fatti i suoi conti, crederà di aver merce che non può esitare o che non gli conviene esitare, potrà esportarla il 30 marzo senza pagare nessun dazio d'uscita.

**DEFORESTA.** Mi basta la spiegazione data dal signor ministro delle finanze, e, se la Camera lo permette, colgo questa occasione per pregare lo stesso signor ministro delle fi-

nanze di pubblicare, appena approvata questa legge, il regolamento per lo stabilimento del porto franco di deposito, di cui all'articolo 12, affinché prima del mese d'aprile 1854 possa esservi in Nizza il porto franco di deposito come a Genova, nel quale potrebbero portarsi le dette merci invece di spedirle all'estero.

**PRESIDENTE.** Allora pongo ai voti l'articolo 30 colla modificazione introdotta.

(È approvato.)

« Art. 31. Il Governo potrà mantenere per uno spazio di tempo non maggiore di un anno la linea di dogana che separa la contea di Nizza dalle altre provincie dello Stato. »

(È approvato.)

« Art. 32. Finchè sarà mantenuta detta linea, ferme rimarranno le disposizioni attualmente in vigore circa il pagamento del dazio e l'adempimento di tutte le formalità prescritte dalle leggi e dai regolamenti di dogana in vigore pei generi e per le merci di provenienza estera che saranno trasportate dalla contea stessa al di qua della linea doganale, o nell'isola di Sardegna, eccettuati i tessuti ed articoli di manifattura che fossero già muniti del contrassegno doganale. »

(È approvato.)

« Art. 33. Saranno eccettuati da questa disposizione i vini, gli olii, e tutti i prodotti del suolo, di cui il trasporto venga effettuato per via di terra, non che i prodotti delle manifatture poste nel contado, debitamente riconosciuti per tali colle cautele che il Governo crederà di stabilire e muniti del contrassegno della dogana, il quale sarà apposto gratuitamente. »

(È approvato.)

Ora passiamo agli articoli del progetto di legge:

« Art. 1. Sono approvate le modificazioni alla vigente tariffa di dogana ed alle relative disposizioni preliminari contenute nelle tabelle annesse alla presente legge. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

« Art. 2. Sono egualmente approvate le disposizioni generali e transitorie concernenti i regolamenti di dogana e le prescrizioni speciali relative all'introduzione dei tabacchi e della polvere da caccia per uso dei particolari, in modificazione al disposto delle leggi 5 e 19 febbraio 1850. »

(È approvato.)

« Art. 3. Le modificazioni ai diritti sui cereali e le disposizioni transitorie per l'applicazione del sistema daziario al contado di Nizza avranno effetto dal giorno 1° gennaio 1854. »

(È approvato.)

**MELLANA.** Domando la parola per proporre un nuovo articolo.

**PRESIDENTE.** Il deputato Mellana ha la parola.

**MELLANA.** Propongo un articolo quarto nel quale sia detto che rimane derogato all'articolo 3 della legge 14 luglio 1851.

Ricorderà la Camera che nella votazione della tariffa fatta nella Sessione del 1851 venne in quella legge introdotto un articolo così concepito:

« Le derrate coloniali, i generi per tinta e per concia, ed i metalli non potranno assoggettarsi nell'interno dello Stato a veruna sopratassa per conto del Governo od a beneficio dei municipi. »

La Camera non ignora le disposizioni della legge comunale la quale faceva diritto ai municipi di comprendere nelle imposte di consumo anche i generi coloniali. Il signor ministro,

in quell'epoca, volendo dimostrare non solamente cogli argomenti presi da altri paesi, ma anche colla prova, che il sistema della libertà di commercio era non solamente un atto di giustizia, ma anche un atto di convenienza, cercò tutti i mezzi per far vedere come anche diminuendo le imposte sui generi coloniali, mentre ne sentirebbe un grandissimo beneficio il paese, non ne proverebbero disavanzo le finanze dello Stato. Egli credè di ottenere questo scopo togliendo ai municipi il diritto che essi avevano di comprendere nei diritti di consumo anche i generi coloniali. Da quanto abbiamo veduto il risultato fu quale se lo aspettava il signor ministro, e quale attendevamo anche tutti noi; ma io credo che ciò non sia derivato dal disposto del succitato articolo 3, ma bensì perchè la diminuzione del dazio ha esteso la consumazione di questi generi alle campagne dove non ci sono dazi comunali, e perchè si è fatta esportazione di questi stessi generi all'estero dove sono assai maggiormente aggravati di dazio. E che questo risultato non sia il prodotto di questo articolo lo prova evidentemente il fatto che da quell'epoca in poi molti comuni hanno continuato ad esigere questo diritto, perchè erano vincolati da appalti antecedenti. Quindi da questo fatto il signor ministro non potrà insistere perchè sia mantenuto il disposto di quest'articolo.

Io certamente non sono di coloro che desiderano al nostro paese una lunga continuazione di quelle imposte che si dicono di consumo, e spero che dandosi maggiore libertà ai comuni, questi troveranno altri mezzi meno odiosi e gravosi per sopperire ai loro bisogni; ma fintantochè sarà in vigore la restrittiva legge comunale che attualmente regge questa materia, fintantochè è ristretto ai municipi il diritto di provvedere ai propri bisogni, io trovo una derogazione alla poca libertà lasciata ai municipi, per la libertà ognora decantata in questo recinto e sempre disdetta col fatto, quel voler restringere la scelta ai comuni onde provvedere ai loro bisogni.

Io trovo poi che con quest'articolo si commette una grave ingiustizia. Mentre sono soggette a quest'imposta tutte le derrate, che sono di prima necessità, ne va esonerata una, che, se non vado errato, il signor ministro pochi giorni sono, quando si opponeva alla proposta Ricci, che portava una diminuzione di tariffa sugli zuccheri, diceva essere i generi coloniali merce in parte di lusso. Ma la questione non è tanto di vedere mercè questa disposizione di legge esentati dai dazi di consumo i generi di semi-lusso quando si assoggettano quelli di prima necessità; la ingiustizia diventa tanto più grave inquantochè, mercè questa esenzione, vengono di conseguenza doppiamente aggravati quei generi che servono d'alimento indispensabile alle classi meno agiate.

Oramai non è questione di vedere se i comuni possano o no diminuire le spese. La libertà e l'accrescersi del benessere delle popolazioni impongono spese ai comuni. Sarebbe fatale che essi dovessero soffermarsi sulla via del progresso nella quale lodevolmente sono entrati. Io spero più nell'iniziativa dei comuni che in quella del Governo per le utili riforme: quindi non potendo i comuni fare a meno dei mezzi sui quali avevano fatto calcolo, alla deficienza che loro ne deriverà dall'esecuzione di quell'articolo 3 della legge 14 luglio 1851 dovranno sopperirvi aggravando maggiormente gli alimenti delle classi più numerose e meno agiate.

Diffatti giorni sono io sentiva tanto gridare contro l'imposta che si vuole mantenere sui cereali, e vedo che la città di Genova, se non erro, che è quella appunto la quale sente più vivamente questo dazio, ha poi essa stessa aumentato di due re il dazio sulle farine, dazio che corrisponde al 12 per

cento sul valore della merce, e quindi esorbitante. Ed io opino che quel municipio avrà ciò fatto non sapendo dove dare del capo per sopperire alle spese doverose per l'istruzione, e per l'attuazione della guardia nazionale, per migliorare le strade comunali e per quei tanti benefizi che le popolazioni richiedono dagl'illuminati amministratori dei comuni. Se con questo articolo 3 che ora è in vigore non si togliesse ai municipi la facoltà di comprendere anche in giusta misura nei dazi di consumo i generi coloniali, io credo che non avremmo veduto il municipio di Genova aggravare le farine di un dazio di entrata di due lire.

Ma il signor ministro dirà: a che serve che noi facciamo una riforma, se la esponiamo tosto ad essere distrutta dai municipi, i quali potrebbero mettere un'imposta gravissima su questi generi appunto che noi abbiamo voluto sgravare? A questo, rispondo, si può rimediare fissando un *limite*.

Il mio vicino mi fa osservare, ed era anche mia intenzione di dirlo, che questa ragione che potrebbe addurre il signor ministro non può stare, perchè i municipi non hanno, in forza della legge comunale, piena ed intera libertà di azione mentre, stando alla legge attuale sui comuni non può essere stabilito alcun dazio di consumo, se non mediante autorizzazione dei ministri di finanze e dell'interno. Ora il signor ministro delle finanze non darebbe certamente questa autorizzazione ad uno di questi progetti d'imposta di un comune ove si fosse abusato imponendo straordinariamente i generi coloniali.

Quindi io dico, se non vuole il signor ministro valersi del diritto accordatogli dalla legge comunale per impedire questi eccessi, si iscriva pure nella legge una disposizione limitativa di questa facoltà; ma il voler esonerare da un dazio di consumo questi generi coloniali, che il signor ministro ha chiamati generi di lusso, mentre vanno soggetti a dazio gli altri generi di prima necessità consumati dal povero, lo ripeto, sarebbe un'ingiustizia.

Credo quindi che il signor ministro, massime dacchè ha veduto nel corso di due anni il suo sistema ottenere l'approvazione generale, ottenere i risultati che esso sperava, senza che avesse esecuzione effettiva l'articolo 3, perchè quasi tutti avevano degli appalti in corso, e quindi in questi due anni non percepito egualmente l'imposta sui generi coloniali.

Io insisto quindi perchè sia mantenuto ai municipi almeno quel tanto di libertà che è sancita nell'attuale legge comunale, riservando di provvedere più ampiamente quando sarà il caso di discutere una nuova legge comunale.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Mi duole di dovere oppormi alla domanda dell'onorevole deputato Mellana, ma io credo che sia questa una questione vitale per le finanze dello Stato. Se dopo aver ridotto i dazi fiscali che colpivano le derrate coloniali, e averli ridotti in larghissima misura, lasciamo ai comuni la facoltà di imporre queste derrate con altri mezzi, la nostra riforma sarà perfettamente inutile, e il tesoro ne scapiterà immensamente.

A fronte di un bilancio in deficienza noi abbiamo avuto il coraggio di togliere più di un milione sui dazi che colpiscono le mercanzie estere: ma se permettiamo poi che i comuni con mezzi indiretti vengano ad impedire quell'aumento di commercio che deve compensare la perdita che facciamo, noi andiamo incontro a sicura rovina.

L'onorevole Mellana ha detto: vedete che cosa è accaduto in questi ultimi anni; il dazio sui coloniali non ha prodotto questo danno. Signori, ciò è avvenuto perchè pel passato



questo dazio sui coloniali esisteva in pochissime città ed era mitissimo. L'imposizione di un dazio sui coloniali ha avuto luogo in questi due ultimi anni, e se in questi ultimi due anni le città di Genova e di Torino avessero stabilito dazi sopra i generi coloniali, credete voi che questo non avrebbe avuto alcun effetto sopra la consumazione?

Signori, da otto giorni a questa parte, in questo recinto si cerca di dimostrare che col diminuire i dazi si aumenta la consumazione; ottenuto il risultato che si spera da questa dimostrazione vorremo ora dire precisamente il contrario? Diremo cioè che un aumento di dazio non scema la consumazione? Questo assolutamente non sarebbe consentaneo alla dignità del Parlamento.

Ma il deputato Mellana non nota una cosa, ed è che questo dazio nelle città di provincia, ed anche nella stessa città di Casale che egli rappresenta sarebbe molto pernicioso: infatti si sa che gli abitanti delle campagne e dei borghi minori non fanno venire i generi coloniali dall'estero, non li traggono neppure dal porto franco, ma vanno a prenderli nelle vicine città; se voi li colpite in una città, rendete in essa impossibile questo commercio: se voi, per esempio, mettete a Pinerolo un dazio soltanto di 2 o 3 lire per quintale (suppongo che siate moderati) evidentemente al negoziante di Bricerasio non converrà andar a fare incetta dal negoziante di Pinerolo (*Segni di adesione*); dunque voi mettete un incaglio immenso alle transazioni commerciali.

Se questo dazio è tenue, darà un piccolissimo prodotto; se è elevato, produrrà una maggior entrata, ma roverà le finanze. Quindi ho per fermo che sia un voler distruggere l'opera intorno alla quale lavoriamo da alcuni anni con tanta fatica e con sì prospero successo, sia un tornare sui nostri passi, e disfare il già fatto nel 1851, il lasciare ai municipi la facoltà di stabilire dazi sui coloniali. Nè vale il dire che il Ministero ha la facoltà di modificare la tariffa (ed io spero che questa facoltà la toglieranno, e che si farà una legge sui dazi, e si stabiliranno delle norme che i municipi applicheranno come loro parrà) perchè il Ministero onde valersi di questo arbitrio deve contrastare e col Consiglio comunale e coll'intendente e coi deputati; è questo un affare pieno di complicazioni; quindi, a mio avviso, questo sarebbe un rimedio poco efficace, un rimedio d'altronde che non può applicarsi ad uno stato di cose che non corrisponde alla definitiva organizzazione, e che deve scomparire quando si farà la definitiva organizzazione dei comuni, e si darà ai medesimi la facoltà in certo dato limite di stabilire tutti i dazi che si vorranno.

Per questo motivo io prego la Camera, ora che siamo giunti al termine della nostra opera, di non distruggerla con un colpo, non dirò inaspettato, perchè l'onorevole deputato Mellana mi aveva avvertito della sua intenzione di proporre questo emendamento, ma che è in contraddizione collo spirito della legge che abbiamo votato, collo spirito della legislazione che abbiamo introdotto nel nostro paese.

**BRIGNONE, relatore.** Io non ho mandato per parlare come relatore della Commissione in questa questione, perchè la Commissione non se ne è occupata, ma nel mio particolare io divido l'opinione dell'onorevole Mellana.

Quando nel 1851 si è discusso la riforma daziaria, io aveva parlato contro l'articolo di legge proposto dal Ministero, col quale si voleva togliere ai comuni la facoltà di mettere dazi sui coloniali.

Io osservai allora, e sono ancora nello stesso pensiero, che se si impedissero i comuni di imporre un piccolo diritto sui coloniali, essi sarebbero costretti, per far fronte alle

spese loro, di imporre dei dazi sopra generi che sono ben più necessari e che sono più abbondantemente consumati dalle classi povere; per esempio, in alcune città dove hanno dovuto cessare questi dazi sullo zucchero e caffè, che sono pur sempre, a malgrado del loro aumentato consumo, generi di lusso, perchè non necessari alla vita, si sono dovuti tassare molti generi non tassati per l'addietro, come la legna, l'olio, ecc., che sono cose molto più utili; dimodochè credo che si potrebbe, senza difficoltà alcuna, stabilire un limite ben discreto, ma lasciare che i comuni potessero imporre un lieve dazio sui coloniali. Quando si dicesse, per esempio, che dovesse limitarsi questo dazio al dieci, all'otto, mettiamo anche al solo cinque per cento del diritto di dogana imposto dallo Stato, quando il ministro credesse solo accettabile questo limite, io non so credere che vi sarebbero gl'inconvenienti accennati dall'onorevole signor ministro. Abbiamo ridotti i caffè da 55 a 50 lire dopo l'ultima riduzione; quindi, se si ammettesse lire 10 per cento, non sarebbe gran cosa, e lo stesso sia detto degli zuccheri.

Quanto a quello che diceva l'onorevole ministro delle finanze, che in certi capoluoghi di provincia vi sono negozianti che fanno venire coloniali per rivenderli al minuto agli altri negozianti minori della stessa provincia e che non potrebbero più fare questo commercio, qualora nei capoluoghi di provincia vi fossero dazi sui coloniali, io ho l'onore di fargli osservare che in giornata l'uso dei coloniali è così esteso, che non vi è oramai più un piccolo comune ove non ci sia un droghiere, uno speziale che non tragga i suoi generi, che smercia nelle campagne, direttamente da Genova; io credo che sono pochissimi quei negozianti di provincia che li traggono ancora da Torino o dai capoluoghi di provincia, nè perciò vi sarebbe alcun incaglio da questo lato.

Io conchiudo quindi con dire che di buon grado mi adatterei anche ad un limite ristretto, purchè il Ministero lo volesse accettare, ma crederei sempre di far cosa buona, utile e giusta che si lasciasse questa facoltà ai comuni, perchè, potendo essi esigere qualche piccolo diritto sui coloniali, potranno renderne immuni altri generi che sono di necessità più viva e toccano più da vicino le classi indigenti.

**MELLANA.** Replicherò brevemente all'onorevole ministro delle finanze cominciando dalla sua asserzione con cui accennava che questa mia proposta fosse una sorpresa od almeno un'improvvisazione, sebbene poi soggiunse che io prima ne lo aveva reso avvertito.

A tale proposito io reputo che la Camera mi possa rendere giustizia che, ogni qual volta in questi due ultimi anni ne è presentato il destro, me ne sono valso ognora per protestare contro il disposto di quest'articolo 5 inscritto improvvisamente nella legge del 14 luglio 1851, massime che in quella seduta io non mi ero potuto trovar presente.

Ciò stando, sia la Camera, sia il Ministero, ben sapevano quale fosse il mio intendimento.

Quanto all'altra osservazione messa innanzi dal signor ministro, che cioè ancora che al Governo, a termini della legge comunale che al presente ci regge, compete bensì il diritto di apporre il *veto* alle domande dei Consigli municipali, ciò nullameno gli torni assai malagevole il valersene a cagione delle vive sollecitazioni dei municipi, degli intendenti, e persino dei deputati (sebbene io tenga per fermo che non abbia compreso me in tal novero, giacchè, nulla ho sollecitato mai dal signor ministro), a parer mio si potrebbe togliere siffatto inconveniente ammettendo tal principio nella legge. Ove la Camera lo adottasse, io ritirerei l'articolo col

quale domandava la soppressione pura e semplice dell'articolo 3 e ne formulerei un altro nel quale si concedesse una facilità limitata ai comuni.

Giova poi osservare come il Ministero tenga solo presenti le cose di Governo, laddove il municipio, cui dovrebbe anche rivolgere le sue cure, sfugge alla sua considerazione.

Diffatti avvi una disposizione di legge che statuisce che il Governo ed il municipio non possono stabilire sopratassa, e nulladimeno il Ministero fece sancire una sopratassa su questi generi imponendo una tassa sulle bevande; io domando se quella tassa sia più dannosa allo smercio dello zucchero e del caffè che non sia quel piccolo dazio che perceverebbero le città.

Il signor ministro dice che non sarebbero tanto le città che stabilissero questa tassa che verrebbero a soffrirne, ma bensì i piccoli comuni che vanno a far provviste nei grandi comuni.

A ciò rispondo con fargli osservare come nei municipi sia quasi generale l'usanza di restituire il dazio all'uscita del genere che è destinato ad essere consumato fuori di quel municipio, e che in tutte le città dove questo dazio esiste si usa di stabilire dei depositi nei sobborghi per evitare che quei del contado paghino un dazio che non dovrebbero pagare.

L'ultima osservazione del signor ministro che potrebbe far senso sulla Camera è quella per cui disse che ne nascerebbero incagli all'esercizio del commercio.

Quest'obbiezione sta egualmente su tutti gli altri generi che cadono nei dazi di consumo: e ciò è tanto più gravoso pei generi di commercio interno, come il riso ed il vino, ecc. Ora, sebbene importi alla libertà del commercio che questi generi vadano esenti da dazio comunale, pure il loro consumo è tassato in quasi tutte le città; quindi se si sopportano gli incagli che una tale tassa reca al commercio, quanto più facile non sarà sopportarli riguardo ad una merce che non costituisce oggetto di commercio interno e si può considerare come un oggetto di lusso?

Ma il signor ministro non ha risposto alla ragione di maggiori spese che io ho addotta, a quella cioè che allo stato attuale della nostra legge comunale, i municipi non avendo altro mezzo di provvedere si troveranno in istrettezze, alle quali non potranno riparare. Io domando come faranno i municipi al giorno d'oggi a sopperire a tutte le spese necessarie per l'istruzione, per la guardia nazionale, e per le strade comunali le quali sono pur anche nell'interesse finanziario dello Stato. È inutile che lo Stato faccia delle strade ferrate se non si potrà facilmente giungere alle medesime per mezzo di buone strade comunali.

Ora, a queste spese sopperiscono i comuni; essi diedero già prova di coraggio grandissimo dando a queste strade e all'istruzione pubblica (bisogni così sentiti) uno sviluppo maggiore delle loro forze; se però loro togliete tutti i mezzi, anche quelli che loro somministrava la legge, io non so quali ne saranno le conseguenze. Parmi adunque che ammettendo il principio che sia restituita ai comuni questa facoltà, ma limitata, il signor ministro potrebbe anche aderirvi, e siccome nella Camera potrebbe far senso la votazione da me proposta, che venisse cioè semplicemente derogato all'articolo 3 di quella legge, perché molti sono convinti che sia indispensabile lo stabilire un limite, io chiedo perciò al signor presidente se si possa votare la cosa in massima, lasciando poi alla Commissione lo stabilire la restrizione. Io temo che ponendosi semplicemente ai voti la derogazione all'articolo 3, alcuni si astengano dal votare nella considerazione che, non essendovi questo limite, si corra un peri-

colo, mentre invece è pura mia intenzione l'adottare questo limite.

**PRESIDENTE.** Ella può richiamare la disposizione fissando un limite...

**MELLANA.** Le invierò la mia proposta.

**PRESIDENTE.** Il deputato Mellana proporrebbe quest'articolo di aggiunta:

« Le derrate coloniali, i generi per tinta e per concia ed i metalli potranno assoggettarsi nell'interno dello Stato ad una sopratassa a beneficio dei municipi, purchè questa sopratassa non ecceda il decimo di quella della tassa stabilita dal Governo. »

Lo pongo ai voti.

(Dopo prova e controprova è rigettato.)

« Art. 4. Tutte le altre modificazioni e prescrizioni saranno in vigore a partire dalla promulgazione della presente legge. »

**BRIGNONE, relatore.** La Commissione proporrebbe di mettere in vigore queste modificazioni e prescrizioni preliminari solamente dal primo agosto, invece di partire dalla promulgazione della presente legge. Il motivo sarebbe questo, che i vari negozianti i quali hanno ancora le loro provvigioni d'estate potrebbero frattanto smerciarle e provvedersi poi dopo per la stagione d'inverno. Pare che il tempo da me accennato sarebbe forse più accomodato agli usi dei negozianti.

**PRESIDENTE.** Il signor ministro aderisce?

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

**BRIGNONE, relatore.** La Camera ricorderà come siasi sospeso di votare il diritto sui formaggi finchè fosse votato l'articolo 1 delle disposizioni preliminari, con cui si stabilisce sino a qual limite debbano le merci pagare a peso brutto. In quella circostanza io diceva che ove fosse adottato il detto articolo 1, avrei proposto di ridurre il diritto sui formaggi da 15 lire a 14, onde non vulnerare i trattati; ora siccome quell'articolo fu approvato, e la Camera non si è ancora pronunciata su quella categoria, io proporrei questa riduzione, di portare cioè il diritto sui formaggi a lire 14 ogni 100 chilogrammi.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti questa proposizione della Commissione.

(È approvata.)

Metto dunque ai voti l'articolo 4 colla modificazione proposta dalla Commissione ed acconsentita dal Ministero.

(È approvato.)

Si passerà alla votazione sul complesso della legge, per isquittinio segreto.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti . . . . .	108
Maggioranza . . . . .	55
Voti favorevoli . . . . .	95
Voti contrari . . . . .	13

(La Camera approva.)

**PROGETTI DI LEGGE: 1° PER LA VINCOLAZIONE DEI BILANCI FUTURI DELLA DIVISIONE DI VERCELLI; 2° PER LA SOPPRESSIONE DEL COMUNE DI GEROLA.**

**DI SAN MARTINO, ministro dell'interno.** Ho l'onore di presentare alla Camera due progetti di legge (*Oh! oh!*) urgentissimi; l'uno per la vincolazione del bilancio avvenire

della divisione di Vercelli per spese destinate all'istruzione pubblica (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1901), e l'altro per la soppressione del comune di Gerola, stato portato via in parte dalle acque del Po, e per la sua aggregazione al comune di Casei. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1849.)

**PRESIDENTE.** La Camera dà atto al signor ministro dell'interno della presentazione di questi due progetti di legge, che saranno stampati e distribuiti.

**DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI UNA FERROVIA A CAVALLI DA GENOVA A SAN PIER D'ARENA.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per la concessione di una ferrovia a cavalli da San Pier d'Arena al porto di Genova. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1625.)

Darò lettura del progetto della Commissione :

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a far eseguire una ferrovia a cavalli la quale ponga in comunicazione la stazione di San Pier d'Arena col porto di Genova perforando il promontorio di San Benigno, e passando per l'abitato di San Pier d'Arena. »

La discussione generale è aperta, la parola spetta al ministro dei lavori pubblici.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** La Commissione della Camera nel suo rapporto sul progetto di legge stato presentato dal Governo per la concessione della ferrovia di cui si tratta, ha sostanzialmente approvato il concetto della costruzione di questa strada, ma cambiò il sistema di suo esequimento col proporre che, invece di approvare la concessione che fu intesa dal Ministero col comune di San Pier d'Arena, sia il Governo del Re autorizzato a costruire questa ferrovia a spese dello Stato.

Molti argomenti addusse la Commissione per provare la maggior convenienza che vi sarebbe per lo Stato di assumersi quest'impresa, ma essa si fonda principalmente sul timore che la strada ferrata a cavalli che vuol costruire il comune di San Pier d'Arena possa fare una pregiudizievole concorrenza alla strada ferrata nel suo tronco da Genova a San Pier d'Arena.

Io deggio fare presente una considerazione importantissima, alla quale sono persuaso che se la Commissione avesse posto mente, si sarebbe convinta che non è nell'interesse dello Stato l'assumersi l'impresa di quella strada, ed incaricarsi dell'esercizio della medesima per suo conto ed a sue spese.

Questa considerazione si è che la ferrovia in discorso non sarebbe essenzialmente costrutta per condurre le merci dal porto di Genova alla stazione di San Pier d'Arena, perchè indi proseguano il loro viaggio, ma sarebbe principalmente destinata al servizio interno del commercio di San Pier d'Arena, al servizio dei moltissimi magazzini e depositi che ivi esistono.

Basta leggere alcuni articoli della convenzione annessa al progetto di legge per convincersi della verità di quanto asserisco: vediamo che all'articolo 10 è stabilito che: « Sarà facoltativo al comune di armare la strada, ovunque la località il consenta, con un doppio binario di raili, ovvero con un solo, stabilendo però in questo ultimo caso, lateralmente ad esso binario, altrettanti sviatoi quante sono le comunicazioni che all'atto pratico si ravviseranno necessarie

per soddisfare sia alle esigenze della dogana, che ai bisogni del commercio locale, e disponendo l'armamento in guisa che rimanga sempre sgombro e libero un binario pel passaggio dei convogli nelle due direzioni, e che le piattaforme occorrenti al servizio siano collocate esclusivamente sugli sviatoi e recessi *gares d'évitement* laterali e non sul binario principale. »

E all'articolo 11 è detto :

« È riservata facoltà al Governo, visto l'esperimento dei primi mesi d'esercizio della ferrovia, di prescrivere l'aggiunta agli sviatoi e recessi, di cui all'articolo precedente, di quegli altri che la sicurezza e la regolarità del servizio rendessero necessari. »

Questa adunque sarà una strada ferrata a cavalli, la quale ricevendo le merci dal porto di Genova servirà anzitutto a trasportarle nei depositi e nei magazzini sì privati che pubblici, motivo per cui dovrà avere ad ogni tratto uno sviatoio per giungere a questo od a quell'altro locale. Da questi magazzini di deposito le merci saranno, mano a mano e secondo i bisogni, spedite sulla nostra strada ferrata, ed ecco il perchè diventa necessario nel nostro interesse la comunicazione della ferrovia collo scalo di San Pier d'Arena. Tuttavolta questa congiunzione non è quella che più preme al comune di San Pier d'Arena, esso vuole avere una comunicazione libera e diretta col porto di Genova, per poter provvedere tutti i suoi magazzini con facili e sicuri trasporti, ciò che otterrebbe colla strada che, passando sotto il colle di San Benigno, mette direttamente al porto, oltrechè poi l'esercizio a cavalli renderebbe tale trasporto molto più economico.

E se la Camera vuole essere convinta che questa è la vera ed essenziale ragione per cui il comune di San Pier d'Arena desidera la costruzione di questa strada, le dirò che oggi stesso ho ricevuto un ordinato del Consiglio comunale di San Pier d'Arena, col quale istantemente sollecitando la concessione di questa strada diretta allo scopo principale suddesignato, lo stesso comune:

« Si dichiara contentissimo che il Governo faccia la strada egli stesso, purchè soddisfi colla medesima a tutti i bisogni del commercio interno, al servizio cioè dei magazzini e depositi locali.

« Si aggiunge ancora che se si teme che questa strada faccia concorrenza colla strada ferrata dello Stato dalla stazione di Genova sino allo scalo di San Pier d'Arena; esso comune è disposto a rinunciare alla comunicazione con questo ultimo scalo, a lui bastando che la ferrovia provveda al servizio interno de' suoi depositi. »

Siffatte dichiarazioni sono la prova più evidente di quanto ebbi l'onore di asserire alla Camera sullo scopo propostosi dal comune colla divisata ferrovia. Non mi occorre però di dimostrare come nell'interesse dello Stato sia indispensabile che il comune di San Pier d'Arena la protragga sino al nostro scalo in quella località.

E non so poi comprendere come sia fondato il timore di una pregiudizievole concorrenza e rivalità fra le due strade, perchè le merci che andranno direttamente dal mare sulla ferrovia dello Stato a Genova saranno in poca quantità, perchè la maggior parte delle medesime verranno a scaricarsi nei grandi magazzini di San Pier d'Arena, d'onde si caricheranno poi sulla nostra strada; ma supponendo anche che le merci che saranno travasate direttamente dai bastimenti sui vagoni a Genova possano essere in quantità assai grande, non perciò verrebbe la strada ferrata pregiudicata dalla concorrenza di quella di San Pier d'Arena, mentre è da ritenersi che

per mettere queste merci in grado di essere trasportate sulla nostra strada ferrata siamo obbligati di fare opere costosissime, ad organizzare un esercizio affatto speciale sul tronco di ferrovia che dalla piazza di Caricamento arriva alla stazione.

Ora questo trasporto sarà dispendioso assai, e se non si vorrà, come m'immagino, mettere una tassa speciale ma ripartire invece la spesa di questo trasporto locale su tutta la linea, avremmo un sopraccarico di spesa eccessivo per tutte quelle merci che a vece di transitare sulla strada di San Pier d'Arena fossero concentrate a Genova, quando all'opposto avremmo il vantaggio di riscuotere la tariffa sulle stesse merci da San Pier d'Arena in giù, senza l'aggravio del loro trasporto sul breve tratto dal porto alla piazza del Principe.

Debbo poi ancora far avvertire alla Camera i gravi imbarazzi e spese a cui si assoggetterebbe l'amministrazione se dovesse assumersi l'esercizio della ferrovia in discorso con cavalli, essendo impraticabile quello delle locomotive.

Noi abbiamo provato per esperienza quanto ad una pubblica amministrazione sia incomodo e dispendioso quest'esercizio a cavalli, nel tronco del piano inclinato di Dusino, quale esercizio non credo di esagerare dicendo che costava 100,000 lire all'anno, senza far caso inoltre delle cure d'ogni maniera, richieste dal mantenimento dei cavalli, per la compra e vendita dei medesimi, per la sorveglianza di un personale affatto speciale, quali servizi tutti per nulla si addicono ad un'amministrazione di strade ferrate; ma si osserverà che il Governo è obbligato a fare quest'esercizio a cavalli, almeno sino a che sia costruito il dock che metterà in comunicazione immediata la galleria collo scalo di Genova.

Questo è per verità un inconveniente gravissimo, ma inevitabile, non potendo il Governo lusingarsi di trovare una compagnia che voglia assumere la costruzione del pozzo e l'esercizio del tronco di strada ferrata che dai piedi del pozzo andrà alla piazza del Caricamento. Se l'avessimo trovato, avremmo probabilmente convenuto con essa in termini giusti e ragionevoli.

Se i cavalli che servono in un sito potessero servire in un altro, allora si potrebbe da una stessa amministrazione disimpegnare i due servizi; ma questo non potendo ottenersi, sarebbero necessarie due distinte amministrazioni di esercizi a cavalli, una per la condotta dalla piazza di Caricamento allo scalo di Genova, l'altra pel servizio di San Pier d'Arena, ciò che riuscirebbe di troppo aggravio allo Stato.

La Commissione sostiene bensì che questa ultima strada la quale in sulle prime si eserciterà coi cavalli, potrà in seguito essere percorsa col mezzo di locomotive; ma io farò osservare che questo è assolutamente impossibile, non tanto per le difficoltà materiali (benchè io non ammetta che, come dice la relazione, si possa aumentare gran fatto il raggio delle curve, massime in certi siti assai ristretti) quanto più pei gravissimi pericoli ed imbarazzi cui potrebbe dar luogo un esercizio di locomotive in una strada di questa natura, in una strada che, come ho notato un momento fa, ad ogni passo avrà sviatoi, che dovrà servire da punto a punto a tutti i magazzini che sono situati da una parte e dall'altra della contrada medesima. A che gioverebbe fare il servizio con locomotive, se le medesime debbono fermarsi ad ogni tratto e poi rimettersi in moto non per fare tre o quattro chilometri, che già sarebbe poca cosa e dannosa alle stesse macchine, ma per passare da una casa all'altra? Come mai può immaginarsi un servizio di locomotive fatto in queste condizioni? Io lo credo assolutamente impossibile. Aggiungo un altro riflesso: è stato

prescritto che la strada sia costrutta in modo da non togliere le comunicazioni da una parte all'altra dell'abitato, quindi ad ogni punto e ad ogni passo questa strada sarebbe attraversata da persone e da veicoli; ora domando io se non sarebbe pericolosissimo l'esercizio colle locomotive.

Si può fare un esercizio colle macchine su di una ferrovia, ancorchè attraversata da passaggi a livello, ponendo ripari di barriere o di cancelli, ma in una strada affatto libera ed aperta, dove assolutamente è inevitabile una circolazione continua di gente da una parte e dall'altra, l'esercizio colle locomotive riesce, ripeto, pericoloso e quindi impossibile. Ritengasi ancora che se il Governo s'impegna nella costruzione di questa strada, incontrerà difficoltà enormi che lo imbarazzeranno ad ogni passo; poichè se è il comune stesso che fa la strada, e che stabilisce il modo di dare libero e facile accesso a tutte le case e magazzini che sono lungo la via, mediante sviatoi e piattaforme, troverà mezzo di accontentare i suoi amministrati, essendo gli stessi interessati nella strada che devono decidere del modo di eseguirla.

Se invece il Governo è incaricato dell'impresa, per quanto desideratissima da tutti, pure, quando si accinga ad eseguirla, troverà ad ogni momento ostacoli nelle pretese d'ogni maniera che da tutte le parti sorgeranno sulla direzione della strada più a destra che a sinistra, sul suo livello, sul numero dei passaggi a livello, sugli sviatoi per accesso alle case, per incomodi di traverse, di passaggi, di entrate nei magazzini, pel collocamento delle piattaforme e simili. Queste pretese, ed i richiami che ne sono la conseguenza, oltre ad una infinita perdita di tempo, ci condurranno a spese maggiori: ed io dico apertamente che se il comune di San Pier d'Arena può sopperire alla spesa dell'opera colla somma di 500,000 o 550,000 lire, calcolata in progetto, al Governo non basterebbe certamente pei maggiori compensi che dovrebbe dare a tacitazione d'infinita domande.

Vi sarebbe dunque perdita di tempo e grave eccedenza di spesa, senza lusinga di appagare gl'interessati.

Di questi casi, o signori, in cui il Governo intraprenditore della costruzione di una strada ferrata complicata con interessi locali, incontra ostacoli infiniti, continui, che gli fanno perdere tempo e danari, io ne potrei citare moltissimi.

Ne accadde uno nella valle della Polcevera, in cui, dopo che la Camera ha approvato che si adottasse la linea che era desideratissima dagli abitanti di Polcevera, che deve recare loro il più grande vantaggio, e della quale parlavano come di risorsa del paese, come di un'arra di prosperità sicura, quando il Governo si è accinto ad eseguirla, sono sorte opposizioni e difficoltà da tutte le parti, quasi che il Governo non facesse più un beneficio a quella valle, ma bensì le recasse un nocumento gravissimo.

Ora si sta costruendo da una società un'altra strada in un'altra località, ove sono complicati molti interessi locali e sorgono continuamente questioni, dubbi, incertezze, opposizioni.

Ed anche questa era un'opera rappresentata come desideratissima, e credo che realmente lo sia, da tutto il paese. Sempre quando il Governo od una società indipendente affatto dai comuni intraprende un'opera, essi vanno soggetti a simili esigenze, a pretese d'ogni maniera.

Da tutti si cerca di creare loro imbarazzi per farli risolvere con forti indeunità, dal che ne viene perdita di tempo e dispendio grave. Io pertanto non credo che sia il caso di addossare allo Stato un'intrapresa di questo genere.

Aggiungo di più che noi ora per andare da San Pier d'Arena a Genova abbiamo da compiere infiniti lavori, e se ad-

dossiamo all'amministrazione anche questa nuova opera, si accresceranno gl'imbarazzi e le spese, perchè sarà impossibile fare lavorare ai prezzi che corrono nei tempi ordinari. Ma mi si dirà che lo stesso accadrà al comune di San Pier d'Arena; ma il comune ha fatto i suoi calcoli; pensi egli a non eccederli nell'attuare l'opera, od a provvederli come meglio potrà.

Ecco i motivi principali per cui io insisto nel pregare la Camera a non voler addossare all'amministrazione un sì grande imbarazzo, a non voler allontanare la prospettiva della pronta esecuzione di un'opera per se stessa utilissima non solo al comune promotore, ma a tutto lo Stato.

Il comune di San Pier d'Arena ha fatto sforzi grandissimi per ottenere questo scopo; ha inteso un prestito di 500,000 lire, e nel momento in cui ha stabilita una convenzione collo Stato, nel momento in cui spera di trarre finalmente profitto di tante sue cure, privarlo della concessione, mi pare cosa meno conveniente.

Dacchè poi egli stesso dichiara che è pronto a rinunciare alla congiunzione della sua strada collo scalo di San Pier d'Arena affine di togliere ogni pretesto di concorrenza fra le due strade, protestando che il suo scopo essenziale è di avere le merci nei magazzini, e di poterle dai magazzini ricondurre al mare, io non vedrei come gli si possa ragionevolmente negare la concessione che ha domandata.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Alle ragioni tecniche addotte dall'onorevole mio collega, aggiungerò alcune ragioni finanziarie, economiche e morali.

In quanto alle ragioni finanziarie, mi pare evidente che al punto in cui ci troviamo, avendo un bilancio passivo, ed una infinità di opere pubbliche da eseguire e strade ferrate a compiere, ed arsenali da erigere, e dock da costruire, e strade consortili alle quali ci è d'uopo concorrere e per di più la strada del Menou da promuovere (secondo è desiderio di uno dei membri della Commissione), opere tutte per le quali è indispensabile il concorso del Governo, mi pare, dico, che il voler imporre al Governo la costruzione di una strada che un comune chiede come un favore di poter eseguire a sue spese, sarebbe cosa troppo gravosa per l'erario dello Stato.

Se le finanze avessero nelle loro casse questa somma disponibile, se vi fosse un avanzo, io capirei come la Commissione dicesse: « non tenete infruttuosi i danari, ma fatene quest'impiego, che è ottimo; » ma queste 500,000 lire che si richiegono per quest'opera bisogna chiederle al credito.

È vero che io ho detto che sperava poter arrivare all'equilibrio delle finanze, ma non già che colle entrate ordinarie si potesse far fronte alle imprese straordinarie. Dunque c'importerebbe con questo voto l'obbligo di ricorrere più presto al credito, salvo che la Commissione avesse in mente di rimandare ad epoca indefinita la costruzione di questa strada; ed io ho motivo di supporlo, poichè se la Commissione ne avesse voluto l'immediata costruzione, non avrebbe dovuto restringersi ad un solo articolo di legge, ma avrebbe dovuto aggiungere un secondo che dicesse: *è aperto un credito*, ecc. Io non capisco perchè non abbia ciò fatto; questa, voglio crederlo, sarà una mera dimenticanza. Ma credete voi che il nostro debito pubblico non sia già abbastanza cospicuo per volerli costringere a fare un nuovo debito, quando si può ottenere lo stesso scopo senza ulteriori aggravii? Io in verità non posso capire questa disposizione.

Passo alla questione economica. Egli è evidente che la strada sarà costruita a minor prezzo e più presto dal comune che dal Governo. Ve lo ha detto il ministro dei lavori pub-

blici, ed io, che ho tutta la fiducia in lui, debbo crederlo, perchè finalmente il ministro è pure ingegnere, e non ha interesse a nascondere le piaghe delle opere eseguite dagli ingegneri del Governo.

Quest'opera poi ha un carattere talmente municipale, che è evidente che, fatta dal municipio, costerà molto meno che quando lo fosse direttamente dallo Stato, e massime quando sarà tolta dalle mani del municipio per essere data nelle mani del Governo.

Ma l'esercizio stesso non è uno di quelli che il Governo possa fare a dovere: che cosa è questa strada di ferro? Prego la Camera di ben riflettere che questa non è altro che una strada la quale mette in comunicazione lo scalo coi magazzini di San Pier d'Arena. La Commissione si è fatta una singolare idea di questa strada; crede che il suo principale lavoro sarà di prendere le mercanzie che arrivano al porto di Genova con una grue, porle sul vagone e farle correre sulla strada dello Stato; questa sarà la minima parte del suo lavoro; tutti sanno, e me ne appello ai commercianti che siedono su questi banchi, che le merci le quali appena arrivate in porto deggiono venire subito spedite in altri paesi, formano una quantità assai piccola in paragone di quelle che sono deposte nei magazzini, e poi a tempo opportuno spedite altrove: dunque ciò che importa si è di rendere minore il più che sia possibile la spesa di sbarco e di trasporto della merce dalla nave al magazzino, e poi dal magazzino sul carro o sul vagone; e questo è appunto ciò che deve fare questa strada, la quale ha per iscopo di condurre le merci dal porto ai magazzini, e poi da questi alla stazione della strada ferrata dello Stato.

Questo servizio, se si fa bene, e con economia, può dare discreti guadagni, come li dà qui a Torino all'impresario che dalla strada ferrata porta le merci alla loro destinazione. La Commissione dovrebbe adunque biasimare il ministro dei lavori pubblici perchè, invece di comperare carri e cavalli, e portare le merci a domicilio, ha trovato meglio di dare ad impresa quel servizio mediante dieci centesimi per quintale, e qui sarebbe facile a provare, con un calcolo, che questo trasporto può costare cinque o sei centesimi all'industria privata, mentre al Governo ne costerebbe venti.

In questo modo, quando un negoziante avrà mercanzie sufficienti per caricare un vagone, avvertirà l'amministrazione, che manderà un vagone col cavallo a caricare le mercanzie, e poi ritornerà allo scalo; il che è un servizio minuto e minutissimo di cui non si può fare a meno dall'amministrazione.

Tutti i giorni la Camera dice e ripete, quando si tratta di teorie, che il Governo non può imprendere lavori tanto a buon prezzo come l'industria privata, e poi quando si viene all'applicazione, quando il Governo viene per secondare questo voto e per applicare quest'opinione, che è anche la sua, a proporvi di concedere all'industria privata, di concedere ad un municipio una data opera, voi dite: vogliamo che facciate voi assolutamente. Io dico schiettamente alla Camera: se voi votate il progetto della Commissione, mi permetterò ogni volta che si faranno di queste critiche di ricordare alla Camera questo voto, di rammentare come tra la teoria e la pratica corra una grande differenza.

E qui occorre por mente ad una considerazione d'alta morale: vi è un comune al quale venne un'idea che non era venuta al Governo, perchè nè agli ingegneri, nè agli amministratori, nè ai ministri non era caduto in mente di fare quella galleria, di mettere San Pier d'Arena in comunicazione col mare; quindi questo municipio procede a sue spese

agli studi, cerca ad ogni modo di superare le non poche difficoltà che gli attraversarono la via, e fa un progetto che è adottato da tutti; quando il progetto è compilato e finito, se il Governo venisse a dire: voi avete compilato il progetto, voi avete fatto il lavoro, va bene, io lo farò eseguire: sarebbe questo, io lo domando, atto morale?

Per verità questo sarebbe un volere spegnere ogni spirito di attività nei comuni e nei privati: abbiamo tante cose da fare che non si potranno mai mettere in esecuzione se non sviluppiamo questo spirito di attività.

La Commissione giudica che quel tratto di strada di tre chilometri possa dare immensi lucri; io dico sinceramente che, se fosse esercitato dal Governo, non procurerebbe che perdite, e temo assai che prima che tutti quei cavalli che si richiederebbero per questo servizio abbiano mangiato tutto quel fieno e tutta quella biada, quella biada e quel fieno mangieranno tutti i cavalli e tutto il profitto. (*ilarità generale*)

E quand'anche, come mi suggerisce l'onorevole relatore, si sostituissero muli ai cavalli, non si farebbe un risparmio più grande.

Ma voglio anche ammettere che vi fosse un lucro sperabile; supponiamo che questa grande impresa rendesse il 10 per cento; su 500,000 lire guadagnerà il 5 per cento, perchè, sgraziatamente pel Governo, il danaro costa il 5 per cento, m'incresce il dirlo, ci costa anche qualche cosa di più, poichè il 5 per cento al 98 fa ancora di più. (*Movimento*)

Ora domando io se per questo piccolo guadagno dobbiamo dare quest'esempio di appropriarci un progetto di un comune ed impedire ad esso di eseguirlo!

Domando se per la prima volta che un piccolo comune si presenta con un progetto così ardito sia cosa assennata ed onesta l'impadronirsene! Ma io dico in verità che questo è un pessimo calcolo; queste lire 25,000 di lucro presunto noi le perderemmo le cento volte col cattivo effetto prodotto sull'attività dei privati e dei comuni!

Se vi ha cosa di cui io sia pienamente convinto si è della assoluta inopportunità che riconosco esservi nell'obbligare il Governo ad assumere queste imprese.

Lasciamo che il comune di San Pier d'Arena eseguisca il progetto di cui si tratta, il quale in certo modo è una sua proprietà, imperocchè se esso ne ritrarrà un profitto, ciò non tornerà di danno allo Stato, e produrrà anzi un ottimo effetto morale, in quanto che chiarirà che il Governo ed il Parlamento non osteggiano siffatte intraprese, ma le favoriscono in ogni circostanza.

Per tali motivi io prego la Camera di non adottare il progetto proposto dalla Commissione.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il relatore della Commissione.

**BOSSO, relatore.** Io sono persuaso che la Camera avrà letto la relazione della Commissione, e siccome tutti gli argomenti prodotti testè dai signori ministri delle finanze e dei lavori pubblici già furono in essa accennati, io sarò brevissimo.

Comincerò coll'espone alcune generali considerazioni tendenti a confutare quanto venne dal ministro dei lavori pubblici asserto nel suo discorso.

Egli asserì che questa via è principalmente destinata ad aprire una comunicazione fra il porto di Genova ed i magazzini privati di San Pier d'Arena.

Ma io prego il signor ministro a badare che questa via ha realmente due scopi, dei quali l'essenziale è di aprire una diretta comunicazione fra il mare e la stazione dello Stato in San Pier d'Arena, per cui venne ordinato dal Ministero al

comune di San Pier d'Arena di riformare il primo progetto per assegnare una doppia via, delle quali una fosse destinata a portare le merci mediante sviatoi ai magazzini dei privati, l'altra continua, non interrotta, per stabilire una comunicazione che passasse accanto allo stabilimento metallurgico dello Stato e successivamente giungesse alla stazione di San Pier d'Arena.

Vede dunque il signor ministro che lo scopo, come dissi, principale, ed al quale si mira essenzialmente, è quello di venire dal mare per San Benigno alle ferrovie dello Stato.

Soggiungerò ancora che io porto ferma opinione, opinione nella quale sono unanimi i miei colleghi della Commissione, che il maggiore commercio del porto di Genova si farà appunto per questa direzione, e non già per quella che, passando dalla galleria di San Lazzaro, sale alla piazza del Principe, e, discendendo pel pozzo e successiva ferrovia a cavalli, giunge alla piazza del Caricamento.

Il signor ministro, che sicuramente è versatissimo in questa materia e ben conosce le località, avrà pure posto mente che, stando agli ultimi scandagli, il punto del porto di Genova che ha maggior fondo, ed ove per conseguenza approdano più facilmente i bastimenti di grosso carico, è quello che sta verso il principio del molo nuovo, ossia fra questo e lo scalo detto della Chiappella.

Per la galleria di San Benigno passeranno più probabilmente tutte le più pesanti e voluminose mercanzie che non converrà senza dubbio di trasportare seguendo tutta la via sopra indicata dalla piazza di Caricamento alla stazione di San Pier d'Arena, per la quale, come ora diceva il signor ministro, s'imporrà una tassa proporzionale alle spese di trazione e transito.

Bisognerà adunque, se il Ministero non vorrà servirsi di questa via per condurre queste merci dal mare a San Pier d'Arena, imporre al commercio, a danno dello Stato, a danno di tutta la ferrovia, un maggiore carico, una maggiore spesa di trasporto, ciò che appunto abbiamo sempre cercato di evitare, ed a cui tendono tutti i sacrifici fatti dallo Stato a tale riguardo.

Il signor ministro crede poi, quanto alla costruzione ed all'esercizio, scorgere delle gravi difficoltà, la maggiore delle quali dice essere quella di doversi servire nell'esercizio della trazione a cavalli. L'esercizio con cavalli nell'atto pratico certamente non va disgiunto da qualche incomodo e dà fastidio all'amministrazione, ma non presenta poi le gravi difficoltà che si suppongono.

Del resto io osservo che simile sistema di trazione già dal signor ministro venne proposto lungo la via Carlo Alberto in Genova, dopo l'esperimento dall'amministrazione fatto a Dusino. Egli mi risponderà che colà non si può fare diversamente, sebbene, a mio avviso, sarebbesi potuto forse farne a meno, qualora si fosse adottata un'altra direzione. Io non credo adunque che quest'esercizio possa presentare le addotte difficoltà; ma comunque, se è difficile per lo Stato, lo sarà, e forse maggiormente anche, per un corpo morale quale si è il comune di San Pier d'Arena, il quale se ne assumerebbe l'incarico. Non posso poi fare a meno di soggiungere al signor ministro ciò che già espressi nella relazione, che forse col tempo questa strada potrà rendersi tale da esercitarsi facilmente con locomotive. Egli a tale riguardo teme delle somme difficoltà, e dice: questa strada attraversa una pubblica via in mezzo ad abitati, dove vi sono comunicazioni a tutti i passi, sviatoi da un lato e dall'altro, e via dicendo; sarebbe quindi imprudente l'esercitare questo tratto di strada con locomotive.

Quanto a questo io non posso dividere l'opinione del signor ministro, che anzi gli osserverò che, come già dissi, la strada ha doppia via, di cui una serve specialmente per le comunicazioni private di San Pier d'Arena, attalchè viene ordinato che l'altra via resti sempre sgombra. Di più l'esercizio con locomotive è un affare di pochi minuti. Quando le macchine sono calde, se si volessero far discendere sino al porto passando per le gallerie di San Benigno, con qualche guardia si può sorvegliare, non essendovi che un tratto di via di 2500 o 3000 metri; sarebbe cosa da nulla l'impedire qualunque sinistro. Queste sono le difficoltà che realmente sono di nessuna importanza. Vi saranno cinque, sei ed anche dieci convogli al giorno, sarà dunque tutt'al più l'interruzione di dieci volte tre o quattro minuti, sicchè ben si vede che il passaggio del pubblico non resta realmente incagliato, anzi esercendosi questo tratto con cavalli lo sarebbe maggiormente.

Un'altra difficoltà ancora fece il signor ministro, ed è quella di trovare maggior ostacolo nell'atto pratico dell'esecuzione quando le faccia il Governo a vece del comune.

Quanto a questo il signor ministro ha mezzi sufficienti per provvedervi; vi provvedono le leggi di pubblica utilità; e lo può tranquillare l'esperienza acquistata in tutte le opere consimili eseguite lungo tutta la linea, ove egli ben sa che si sono superate difficoltà di gran lunga maggiori. Del resto, sarebbe supporre un ben cattivo animo negli abitanti di San Pier d'Arena, i quali desiderano tanto questa strada, dubitando che vogliano per vendetta incagliare il Governo in questa costruzione: io non credo capaci di ciò gli abitanti di San Pier d'Arena, e questa difficoltà punto non mi rimuove dall'opinione esternata. Il signor ministro diceva poi avere l'amministrazione già tanto a fare, avere in esecuzione l'altra via che va da San Pier d'Arena a Genova, e molti altri lavori, quindi sarebbe questo un crearsi dei maggiori imbarazzi. Mi scusi, ma sarebbe credere che il signor ministro mancasse di quell'energia e di quell'attività che sinora ha dimostrata tanto egli quanto la sua amministrazione, il supporre che non potesse condurre a termine questa piccola impresa; ed in proposito io gli faccio osservare che i grandi lavori delle ferrovie dello Stato sono terminati, e che esso ha a sua disposizione un abilissimo personale, che non sa più come occupare. Come dunque egli indietreggierebbe avanti la difficoltà di un tronco di strada che costerà 500,000 lire?

Il signor ministro ha mostrate tutte le difficoltà che nascerebbero se la strada non fosse fatta da una società privata; ma non ha posto mente alle difficoltà più grandi ancora che incontrerebbe lo Stato qualora fosse concesso ad una compagnia l'esercizio della ferrovia; non ha posto mente all'inconveniente, che s'incaglia tutto il movimento principale di tutta la ferrovia dello Stato, con questo breve tronco di strada, per cui passeranno tutte le mercanzie più gravi dal porto alla stazione di San Pier d'Arena; ma non ha risposto all'altra difficoltà, che pure nella relazione si era mossa, cioè che, quand'anche il comune di San Pier d'Arena faccia costruire la strada, il Governo dovrà somministrargli il materiale pel successivo esercizio, onde ne risulterebbe una contabilità continua e continui imbarazzi all'amministrazione.

Altre difficoltà poi sorgeranno per tutto quanto concerne alle varie amministrazioni che hanno ingerenza nelle opere annesse a questa via, perchè questo breve tronco racchiude in sé tutte le varie attribuzioni dei dicasteri e della marina e della guerra e delle gabelle e di sanità, che tutti dovrebbero avere una ingerenza ed una sorveglianza; la colli-

sione di tutte queste amministrazioni darebbe luogo a somme difficoltà, le quali scomparirebbero quando il Governo stesso eseguisse la strada.

Credo di avere in parte risposto a quanto principalmente diceva il signor ministro dei lavori pubblici.

Aggiungerò ora alcune parole in risposta al signor ministro delle finanze. Egli disse che il progetto proposto dalla Commissione non conviene sotto l'aspetto finanziario, economico e morale; comincio a dire qualche parola sulla questione finanziaria.

Il signor ministro espose che le nostre finanze si trovano esauste, che non abbiamo che mezzi scarsissimi da disporre, e che il nostro bilancio è già sopraccarico per le tante spese addizionali fatte e per gli impegni contratti; e quando si tratta di spendere mezzo milione per compiere un'opera nella quale ne abbiamo spesi 150, egli teme per le finanze uno sconcerto; quando abbiamo votato in pochi giorni dieci milioni per la strada attraverso il Lukmanier; quando abbiamo assicurato l'ammontare della ferrovia della Savoia (opere utilissime e l'una e l'altra); quando abbiamo votato una somma di 624,000 lire per la navigazione transatlantica, sebbene avessimo già quasi la certezza che non renderà più di lire 60,000, e via dicendo, non posso a meno di osservare non essere lo spendere ciò che deve porre in apprensione il Parlamento, il quale è il tutore dell'erario nazionale, ma è il non spendere utilmente; e sarà senza dubbio ottimamente impiegato il danaro necessario alla costruzione di questa strada, poichè essa renderà il dieci o quindici per cento. (Oh! oh!) Il suo reddito sarà certamente cospicuo, poichè per questa strada dovrà transitare tutto il carbon fossile e tutto il materiale della via ferrata necessario all'esercizio delle ferrovie dello Stato, ed il Governo dovrà pagare somme ragguardevoli alla compagnia per questo solo transito. Mi si risponderà che questo materiale potrà farsi transitare sulla ferrovia dello Stato; ma si ponga mente alle spese di trazione che si dovranno sopportare per salire dal mare alla piazza del Principe e pel pozzo futuro; a quanto ammonterà la spesa occorrente per questa lunga via, e quanto si guadagnerebbe col transito diretto per la galleria di San Benigno. Dunque dal lato finanziario mi permetta il signor ministro di dirgli che forse egli non avrebbe mai impiegati così bene i danari dello Stato come in questo brevissimo tronco di strada; di ciò poi meglio potrà convincersi, inquantochè il comune stesso, in un suo preventivo conto, calcola che, ritenuto il movimento attuale, questa strada non renderebbe meno di 130,000 lire, pensi ora a quanto potrà aumentarsi questo prodotto col crescere sicurissimo del movimento commerciale. Per conseguenza dal lato finanziario il signor ministro non deve aver timore di impiegare male il suo danaro, mentre invece lo impiegherà tanto utilmente come forse non lo abbiamo mai impiegato.

Quanto poi alla questione che si dovrebbe aggiungere un articolo per aprire un apposito credito a quest'oggetto, io credo che la Commissione non avrà difficoltà di presentarlo.

Vengo alla considerazione economica; e qui dirò che il signor ministro delle finanze fece una bella ed ingenua confessione; egli dice che conviene lasciar eseguire quest'opera del comune, perchè lo Stato spende sempre il doppio od il triplo, essendo il Governo il pessimo dei costruttori, e se ne appella al suo collega che è ministro ed ingegnere.

Questo certamente non farebbe l'elogio del signor ministro dei lavori pubblici, ed io credo fermamente che non sia vero che il Governo spenda di più; esso non spende più di

quanto è necessario. Quanto al modo di spendere, forse i progetti non sono sempre abbastanza maturati, forse sono nell'esecuzione variati o per imprevidenza, o per cattiva direzione...

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Sono i progetti fatti dagli'ingegneri.

**ROSSO**, relatore. Mi scusi, saranno benissimo gl'ingegneri che fanno i progetti, ma se loro si indica un cattivo terreno, o se si vuole ordinare un ponte ad un arco solo, quando si potrebbe fare a due, a tre, la colpa non è attribuibile agli'ingegneri.

Da questo lato però io sono persuaso che il signor ministro dei lavori pubblici tutelerebbe benissimo l'interesse delle finanze, e non si spenderebbe in quest'opera un soldo di più di quanto spenderà il comune, il quale alla fin fine è anche esso un corpo morale che passerà per la stessa trafila per cui dovrebbe passare il Governo.

Si sarebbe anche aggiunto, al suo dire, un doppio travasamento, ma il ministro non fece attenzione che tutto il pregio di questa via è di avere un solo travasamento per portarsi i vagoni ad essere rimorchiati alla stazione di San Pier d'Arena.

In quanto alla morale, io osservo che da qualche tempo a questa parola si è data un'espressione assai diversa dalla propria, e si è resa di somma elasticità; quando ci si presenta una compagnia che sarà di un'altra più simpatica, si dice: è una compagnia seria, morale, essa presenta guarentigie morali. Signori, queste sono guarentigie su cui non si prende mai ipoteca. (*ilarità*)

Si definisce dal signor ministro delle finanze immorale il progetto della Commissione, perchè si dice che questo progetto è stato fatto dietro studi promossi dal comune di San Pier d'Arena; ma io osservo che questo progetto non è un nuovo progetto, non è un'invenzione, è un progetto stato fatto dal Governo prima del 1847, e stato poi dal medesimo abbandonato per prendere un'altra via; ora, il comune di San Pier d'Arena vede che il Governo aveva abbandonata una buona direzione, e su di ciò sicuramente non faccio appunto al Governo attuale.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Neppure al Governo d'allora?

**ROSSO**, relatore. Neppure al Governo d'allora, perchè forse è stato costretto da un ordine venuto dall'alto al quale non si poteva fare osservazioni.

Che cosa fece dunque questo comune? Vide abbandonato questo progetto, ed egli lo colse, fece fare un calcolo e lo presentò al Governo eccitandolo ad adottarlo; quindi, io dico, ma forse che il comune di San Pier d'Arena non sarebbe nel giusto suo desiderio soddisfatto ampiamente, quando vedesse realizzarsi questa comunicazione a spese dello Stato? Ma che cosa potrebbe bramare di più? Il rimborso del progetto tutt'al più, e quando gli si corrisponda questo rimborso, il comune deve riputarsi ampiamente soddisfatto, perchè esso certamente non ha, nè può avere in vista il pensiero di fare alcuna speculazione.

Anche da questo lato io trovo che lo scrupolo dei signori ministri delle finanze e dei lavori pubblici non ha fondamento.

Per tutti questi motivi io prego la Camera di adottare il progetto della Commissione, la quale lo studiò sicuramente con tutta la coscienza, dietro il più maturo esame delle località e circostanze commerciali, e nel puro interesse generale, perchè sicuramente questa fu la sola guida che ebbe la Commissione nel disimpegno avuto dai rispettivi uffizi della Camera.

**PALEOCAPA**, ministro dei lavori pubblici. La prima osservazione che deggio fare sulla risposta dell'onorevole signor relatore si è che egli ha supposto aver io detto che la strada ferrata di cui è caso non deve servire che ai magazzini e depositi ed al commercio interno di San Pier d'Arena.

Io ho fatto notare come lo scopo essenziale propostosi dal comune colla strada ferrata si è di mettere in pronta comunicazione col porto di Genova i suoi magazzini e depositi per soddisfare così ai bisogni locali di San Pier d'Arena, secondariamente poi di fare comunicare questa strada collo scalo di San Pier d'Arena, affine di trasportare sulle ferrovie dello Stato le merci in Piemonte ed a più grandi distanze.

Ma, come dico, il fine principale per il quale San Pier d'Arena ha fatto il suo progetto è quello di servire ai bisogni del suo commercio, e ne ho data la prova citando la deliberazione del municipio di San Pier d'Arena, disposto a rinunciare al secondo scopo, di congiungere cioè la sua strada collo scalo di San Pier d'Arena quando si tema che da ciò ne possa nascere una rivalità di movimento dannosa alla ferrovia dello Stato nel tronco da Genova a detto luogo.

Ho notato però che questa rinuncia non conviene a noi, perchè l'interesse nostro grandissimo di far percorrere sulla strada dello Stato gran parte delle merci che si trasporteranno dal porto di Genova su quella del comune. Parmi di avere altresì dimostrato come sia impossibile esercitare questa strada colle locomotive, le quali non permetterebbero di fare il servizio interno dei magazzini e depositi di San Pier d'Arena, dovendosi ad ogni tratto arrestare i convogli per staccare vagoni e dirigerli per mezzo di piatteforme ai rispettivi depositi.

Quanto alle altre considerazioni, io non posso che ripetere quanto ho detto, che cioè non credo alla pretesa dannosa concorrenza delle due strade, perchè se avverrà che molte mercanzie percorrano la strada del comune, noi saremo sollevati dalla spesa gravissima che il soverchio ingombro di queste nel porto di Genova ci cagionerebbe, atteso il costoso trasporto delle medesime dalla piazza di Caricamento allo scalo superiore. Si è eccepito che il movimento sarà maggiore dall'altra parte, perchè avendo ivi il porto un maggior fondo, i bastimenti approderanno più facilmente allo scalo di approdo che si vuole costruire per la nuova strada.

Ciò sta bene, ma il signor relatore sapendo quale è la limitazione di quello scalo, vedrà non essere possibile che il medesimo divenga il principale del porto di Genova.

Quanto al maggiore fondo del porto, osserverò che, se questo manca in qualche parte del porto di Genova, ciò dipende dalle condizioni sue attuali, quali io spero saranno transitorie: ho presentato testè un progetto di legge per un nuovo sistema di escavazione del porto di Genova, che se sarà accolto e messo in pratica, come ne ho fiducia, darà a tutti gli scali quella maggiore profondità desiderabile, onde tutti i bastimenti mercantili possano approdarvi colla massima facilità. Io non veggio adunque come un piccolo scalo, che sarà fatto a capo della strada che passa per la galleria, abbia da assorbire in massima parte il commercio di Genova.

D'altronde vi sono in quella città vasti stabilimenti, grandi magazzini, quanto prima vi sarà il dock, e perciò il movimento principale sarà sempre da quella parte.

Quanto poi agli encomii che il signor relatore volle dare all'amministrazione sulla condotta delle opere a lei affidate, io lo ringrazio della buona opinione che in questa occasione ha esternato, sul modo principalmente con cui dalla medesima si spendono le somme assegnatele, e gli dirò che a questo riguardo io sarei tranquillissimo, che se l'eseguimento di



quest'opera fosse affidato all'amministrazione, non si sprecherebbero danari; ma se l'onorevole deputato Bosso vorrà badare alle parole che ho dette nell'accennare in massima che l'amministrazione dello Stato spende generalmente di più delle compagnie e delle private società, troverà essere questo un canone di tutti i paesi, ma non essere poi così grande la differenza di spesa quale da taluno sembra credersi.

Questa differenza di spesa dipende generalmente da circostanze locali o da condizioni particolari di questa o quell'altra impresa, dalla necessità di soddisfare alle esigenze talvolta smodate di privati e simili.

Ora ho dimostrato quali e quanti sarebbero i privati interessi che pella strada in discorso si porrebbero in giuoco se il Governo si assumesse il carico di eseguirla; quando invece il comune formato dal complesso dei proprietari che esigeranno questa o quella disposizione locale, in questo od in quel punto, facilmente s'intenderanno tra di loro; ciascheduno esporrà le sue pretese, e dal municipio si determineranno quali debbano essere appagate e quali no.

Ma se la pubblica amministrazione fosse incaricata di quest'impresa, il comune stesso sarebbe il primo ad esigere una quantità di lavori secondari, dai quali noi non potremmo dispensarci, avendo assunto l'obbligo di soddisfare a tutti i bisogni del commercio interno del paese. Da ciò si vede adunque che la maggiore spesa che incontrerebbe l'amministrazione non procederebbe già da ciò che la medesima sia meno curante di savie economie, o che diriga meno bene di una privata società od amministrazione le opere, ma da che ha svantaggi inerenti alla natura stessa della sua istituzione.

Il signor relatore osservò che abbiamo superato delle difficoltà maggiori. Io non credo che sia stato mai costruito fra noi un tronco di strada complicato con tanti interessi privati quale quello di cui si tratta. Quand'anche poi fosse vero che noi avessimo superate difficoltà maggiori in altri siti, ciò fu perchè era impossibile fare altrimenti; ma ora che si ha mezzo di evitarle, perchè andarle cercando con rischio an-

cora d'incontrare spese maggiori? È vero che stanno per finire molti lavori della strada ferrata di Genova, ma è vero altresì che altri se ne preparano lungo il tronco da Novara al lago Maggiore, che è di 34 chilometri, e che bisogna spingere con maggiore alacrità quelli da Alessandria a Novara, onde riescire ad accelerare l'apertura dell'altra via. Ad ogni modo, se sono cessate le opere su vari punti, non lo sono ancora su tutti.

Quello che fa rincarare il prezzo dei lavori non è già averne molti sparsi sopra una grande linea, ma l'averli accumulati nello stesso sito. Ed io dico che se noi adesso mettessimo mano anche a quest'altra opera, incontreremmo certo un rincaramento nei materiali e nella mano d'opera, e quindi una spesa maggiore. Questa l'avrà anche il municipio di San Pier d'Arena; ma poichè promuove e sollecita l'eseguimento dell'opera, è a credersi che sia disposto a sopportarne tutte le conseguenze.

Io poi non posso ammettere che lo Stato, costruendo questa strada, ed assumendone l'esercizio, venga a trarne un grandissimo profitto. Non nego che potrebbe ricavarne qualche beneficio, ma lievissimo e tale da non compensare di gran lunga tutti gli svantaggi a cui andrebbe soggetto nell'eseguimento dell'opera.

Per quanto riflette la questione economica, lascerò che risponda alle fatte obiezioni l'onorevole mio collega ministro delle finanze.

*Voci.* A domani! a domani!

La seduta è levata alle ore 5 e 1/2.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Seguito della discussione del progetto di legge per la ferrovia a cavalli da Genova a San Pier d'Arena;

2° Discussione del progetto di legge sulla caccia;

3° Discussione del progetto di legge per una ferrovia da Torino a Pinerolo.