

## TORNATA DEL 9 DICEMBRE 1854

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

**SOMMARIO.** *Omaggi e congedi. — Relazione sul progetto di legge per modificazioni alla tariffa delle spese in materia penale — Approvazione dei tre progetti di legge per aggiunte ai bilanci 1851, 1852 e 1853 — Discussione del bilancio generale attivo per l'anno 1855 — Approvazione di tutte le categorie — Domande ed istanze dei deputati Galvagno e Valerio sull'articolo 1 del progetto di legge, e risposte dei ministri delle finanze e dei lavori pubblici — Osservazioni del deputato Farina P. — Approvazione de' 6 primi articoli — Osservazioni e domande del deputato Di Revel sull'articolo 7, e spiegazioni del ministro delle finanze — Presentazione di due progetti di legge del ministro dei lavori pubblici: 1° per l'approvazione di una convenzione colla società della ferrovia di Cuneo per cessione allo Stato dell'esercizio di quella ferrovia; 2° per la concessione della costruzione di una strada ferrata da Saluzzo a Savigliano — Domande del deputato Valerio, e risposte del ministro medesimo e del deputato Lanza — Presentazione di un progetto di legge del ministro di grazia e giustizia per una nuova tariffa giudiziaria in materia civile.*

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

**CAVALLINI**, segretario, dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, il quale è approvato.

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** I deputati Francesco Pallavicino e Gavino Delitala domandano un congedo di giorni venti.

(È accordato.)

Il presidente del Consiglio universitario fa omaggio alla Camera di nove esemplari del calendario scolastico del circondario accademico di Torino per l'anno 1854-1855 e di duecentotré copie dell'orazione del professore cavaliere Paravia, letta nell'occasione dell'apertura della regia Università.

Le copie dell'orazione saranno distribuite ai signori deputati, e quelle del calendario verranno depositate alla biblioteca.

### RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER MODIFICAZIONI ALLA TARIFFA DELLA SPESE IN MATERIA PENALE.

**ASTENGO**, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione del progetto di legge inteso a recare modificazioni alla tariffa delle spese in materia criminale e correzionale. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1577.)

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER MAGGIORI SPESE SUL BILANCIO DEL 1851.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge relativo a spese in aggiunta al bilancio pel 1851. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1051.)

(Vengono approvate le seguenti categorie, proposte dal Ministero e mantenute dalla Commissione:)

*Spese. — Guerra. — Categoria 26. Corpo dei veterani ed invalidi, lire 70,231 19.*

*Categoria 46. Fitti case, quartieri e corpi di guardia, lire 3546 20.*

*Categoria 55. Invalidi giubilati, lire 10,311 14.*

*Spese. — Finanze. — Categoria 4. Aggio di esazione dei contabili demaniali e dei segretari dei tribunali, lire 67,778 06.*

*Categoria 7. Restituzione di diritti e di rendite demaniali, lire 15,737 39.*

*Categoria 8. Multe e pene pecuniarie, lire 61,281 96.*

*Categoria 9. Spese diverse riflettenti l'insinuazione e demanio, lire 10,919 94.*

*Categoria 19. Acquisto stabili nell'interesse del demanio, lire 4434 22.*

(Sono quindi approvati senza discussione i seguenti articoli del progetto di legge:)

« Art. 1. Sono autorizzate tante maggiori spese e spese nuove in aggiunta al bilancio 1851 per la complessiva somma di lire duecento trentotto mila seicento novantatré, centesimi novanta, ripartitamente fra le diverse categorie, in conformità del quadro annesso alla presente legge.

« Art. 2. Sono autorizzate tante maggiori spese e spese nuove in aggiunta ai residui 1850 e retro per la complessiva somma di lire tremila cinquecento quarantasei, centesimi venti, ripartitamente fra le categorie, in conformità del quadro suddetto. »

Si passa allo scrutinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Presenti . . . . .	98
Votanti . . . . .	97
Maggioranza . . . . .	49
Voti favorevoli . . . . .	83
Voti contrari . . . . .	14
Si astenne . . . . .	1

(La Camera approva.)

**APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER  
MAGGIORI SPESE SUL BILANCIO DEL 1852.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge relativo ai crediti suppletivi dell'anno 1852. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1056.)

(Sono approvate senza discussione le rispettive categorie nelle somme proposte dal Ministero e mantenute dalla Commissione.)

Porrò ai voti il relativo progetto di legge :

« Art. 1. Sono autorizzate tante maggiori spese e spese nuove in aggiunta al bilancio 1852 per la complessiva somma di 2,556,029 65 ripartitamente fra le diverse categorie descritte nel quadro annesso alla presente legge e nelle somme parziali nel medesimo quadro indicate. »

**BRIGNONE, relatore.** È occorso qui un errore. Invece di 65, si deve dire 67 centesimi, per correggere uno sbaglio occorso sul bilancio della pubblica istruzione.

**PRESIDENTE.** Se niuno domanda la parola, metto ai voti l'articolo 1 con questa variazione.

(La Camera approva.)

« Art. 2. Sono autorizzate tante maggiori spese e spese nuove in aggiunta ai residui 1851 e retro per la complessiva somma di lire 369,072 82, ripartitamente fra le diverse categorie, in conformità del quadro suddetto. »

(La Camera approva.)

Si passa allo squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione :

Presenti . . . . .	98
Votanti . . . . .	96
Maggioranza . . . . .	49
Voti favorevoli . . . . .	80
Voti contrari . . . . .	16
Si astennerò . . . . .	2

(La Camera approva.)

**DISCUSSIONE ED APPROVAZIONE DEL PROGETTO  
DI LEGGE PER MAGGIORI SPESE SUL BILANCIO  
DEL 1853.**

**PRESIDENTE.** Segue ora all'ordine del giorno la discussione del progetto di legge relativo alle spese in aggiunta al bilancio per 1853. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1094 e 1099.)

*Spese generali.* — Categoria 8 bis. *Rimborso alla Camera di commercio di Genova del prodotto della tassa sulle assicurazioni marittime*, proposta dal Ministero ed approvata dalla Commissione nella somma di lire 104,522 25.

**BRIGNONE, relatore.** La somma di lire 104,522 25, domandata dal Ministero per rimborso alla Camera di commercio di Genova del prodotto delle tasse sulle assicurazioni marittime, non deve essere applicata al bilancio delle spese generali, come vi fu per isbaglio portata, bensì al bilancio delle finanze; quindi prego il signor presidente di voler tralasciare per ora la votazione di questo credito, riservandomi di farne la proposta allorquando si voteranno i crediti relativi al bilancio delle finanze.

**PRESIDENTE.** Si passerà allora alla votazione della ca-

tegoria 34, *Controllo generale* (Personale degli uffici esterni), proposta dal Ministero ed acconsentita dalla Commissione in lire 1127 64.

(La Camera approva.)

Categoria 38. *Assegnamento provvisori del Monte di riscatto e debito pubblico di Sardegna*, in lire 4441 78.

(La Camera approva.)

Categoria 41. *Trasporto fondi* (Residui 1852), in lire 428 94.

**BRIGNONE, relatore.** Nel primo progetto del Ministero era stata domandata una somma di lire 85 per maggiori spese di trasporto di fondi relativi ai residui 1852 e retro. Con altra nota posteriore fu domandata ancora dal Ministero un'altra somma di lire 428 94. Fu dapprima creduto dalla Commissione che in questa somma di lire 428 94 fosse pure compresa la somma di lire 85, e che fra tutto formassero la somma di lire 428 94, applicabile ai residui 1852 e retro; ma poi venne, in seguito ad ulteriori schiarimenti dati dal Ministero, a conoscere che la somma di lire 428 94 è necessaria per maggiori spese per trasporto dei fondi sul bilancio 1852, e che la prima somma domandata di lire 85 è tuttora necessaria ed è riferibile ai residui 1852 e retro; quindi pregherei il signor presidente di voler mettere ai voti questa categoria nei seguenti termini, cioè: per l'anno 1853 lire 428 94, e lire 85 per residui 1852 e retro.

**PRESIDENTE.** Metto dunque ai voti la somma come è proposta dal relatore della Commissione.

(È approvata.)

(Sono approvate senza discussione le seguenti categorie:)

Categoria 53. *Commissari governativi presso le Banche Nazionale e di Savoia*, lire 986 09.

Categoria 55. *Stampa e pubblicazione degli atti governativi e stampa di contabilità generale*, lire 26,596 53.

Categoria 58 bis. *Camere di agricoltura e commercio* (Personale), lire 2600.

Categoria 68 ter. *Camere di agricoltura e commercio* (Spese d'ufficio), lire 1500.

Categoria 61. *Ufficio del catasto*, lire 4309 70.

*Spese. — Culto, grazia e giustizia.* — Categoria 21. *Trattamenti di aspettativa*, lire 303 39.

*Spese. — Estero e poste.* — Categoria 6. *Ministero esteri* (Rimpatrio di nazionali), lire 652 05.

Categoria 7. *Assegnamenti di aspettativa*, lire 1200.

Categoria 20. *Poste* (Spese d'ufficio), lire 17,500.

Categoria 21. *Poste* (Provvisori diverse), lire 9874 76.

Categoria 25. *Poste* (Rimborso agli uffici esteri), lire 66 mila.

**BRIGNONE, relatore.** Domando la parola.

La somma di lire 66 mila, che era stata dapprima domandata dal Ministero per una maggiore spesa necessaria per rimborso agli uffici esteri delle poste, era stata chiesta solo a calcolo. Si venne dappoi ad una liquidazione di ciò che era realmente dovuto ai Governi esteri, e si riconobbe non essere necessaria che una somma di lire 55,942 64. Prego quindi il signor presidente di voler porre ai voti questa categoria così ridotta, perchè la somma di lire 55,942 64 è sufficiente per far fronte ai dovuti rimborsi.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti la somma proposta dal relatore in lire 55,942 64.

(La Camera approva.)

Categoria 28. *Assegnamenti di aspettativa*, lire 80.

*Spese. — Interni.* — Categoria 30. *Carceri di pena* (Spese di mantenimento e diverse), sospesa.

Categoria 49. *Spese di posta*, sospesa.

Spese. — *Marina*. — Categoria 21. *Noliti, trasporti, indennità di via e vacanze*, lire 2100.

Categoria 26. *Mano d'opera, lavori dell'arsenale e cantiere*, lire 40,000.

Categoria 27. *Mantenimento degli allievi macchinisti a Londra*, lire 5270.

Categoria 28. *Riparazioni ai fabbricati marittimi e sanitari*, lire 7260.

Categoria 31. *Acquisto e costruzione di regi legni*, lire 16,181 42.

Categoria 34. *Lavori al bagno San Bartolommeo a Cagliari (Residuo 1852)*, lire 7166 30.

Spese. — *Lavori pubblici*. — Categoria 13. *Conservazione delle strade e dei ponti*, lire 87,871 82.

Categoria 19. *Conservazione dei porti, spiagge e fari*, lire 6612 02.

Categoria 23. *Strada reale di Milano*, lire 25,892 21.

Categoria 39. *Porto di Genova*, portata dal Ministero e dalla Commissione a lire 11,641 28.

**BRIGNONE, relatore.** Il Ministero aveva chiesta una somma di lire 11,641 28, maggiore spesa necessaria per una calata a costruirsi nel porto di Genova fra il ponte reale ed il ponte Spinola. Questa spesa era anzi già stata approvata da un decreto reale; non si trattava che di autorizzarla per via di legge.

La Commissione aveva creduto che nulla vi fosse da opporre a cotesta spesa, senonchè da quanto venne poi a scrivere il Ministero risulta che quest'opera si dovette tralasciare come insufficiente, e che il Ministero si propone di provvedervi in altro modo. Non essendovi adunque per ora più bisogno di questo credito, esso vuol essere tralasciato. Prego quindi il signor presidente a voler omettere la votazione di questa categoria.

**PRESIDENTE.** Non essendovi opposizione, si intenderà soppressa la categoria 39.

(Vengono quindi approvate senza discussione le categorie seguenti:)

Categoria 37. *Spese eventuali (Residui 1852)*, lire 41,899.

Spese. — *Strade ferrate*. — Categoria 4. *Sorveglianza governativa per strade concesse a società private*, 26,200 lire.

Categoria 6. *Studi e sperimenti*, lire 2000.

Categoria 6 bis. *Assegnamenti di aspettativa*, lire 916 66.

Categoria 37. *Casa dei cantonieri*, lire 90,000.

Categoria 45. *Telegrafo elettro-magnetico*, lire 33,830 35.

Categoria 49. *Tronco da Villafranca a Quarto (Residui 1852)*, lire 83,401 54.

Categoria 5. *Commissariato governativo per la ferrovia tra Torino e Cuneo*, lire 944 50.

Categoria 6. *Locomozione*, lire 122,000.

Categoria 9. *Trasporti*, lire 19,800.

Spese. — *Guerra*. — Categoria 46. *Pane*, lire 743,917 86.

Categoria 47. *Foraggi*, lire 252,292.

Categoria 64. *Paghe di riforma (Residui 1852)*, lire 288 30.

Spese. — *Artiglieria, fortificazioni e fabbriche militari*.

— Categoria 4. *Spese d'ufficio*, lire 2554 08.

Categoria 5. *Direzione della fonderia, trapano e ceselleria*, lire 6720.

Categoria 22. *Filto locali (Residui 1852)*, lire 450 15.

Categoria 23. *Assegnamenti di aspettativa*, lire 2728 40.

Categoria 30. *Direzione della polveriera e raffineria niri*, lire 6000.

Categoria 35. *Direzione di Genova (Residui 1852)*, lire 11,230 53.

Spese. — *Finanze*. — Categoria 8 bis. *Rimborsi alle amministrazioni degli Stati esteri a pareggio dei conti reciproci per le corrispondenze telegrafiche*, lire 9000.

**BRIGNONE, relatore.** Qui è il luogo, come ho già avuto l'onore di dire quando si trattava del bilancio delle spese generali, di collocare sotto il numero di categoria 8 ter la somma di lire 104,322 25, necessaria per rimborso alla Camera di commercio di Genova del prodotto della tassa sulle assicurazioni marittime. Quindi prego il signor presidente di mettere ai voti quella categoria nella somma suddetta.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti questa categoria 8 ter, stata proposta dal signor relatore in lire 104,322 25.

(È approvata.)

(Si approvano indi le seguenti:)

Categoria 15. *Lotto*, in lire 369,739 41.

Categoria 19. *Assegnamenti di aspettativa*, in lire 1748 87.

Spese. — *Istruzione pubblica*. — Categoria 26. *Assegnamenti di aspettativa*, in lire 885 03.

Categoria 38. *Provviste e lavori diversi per gli stabilimenti scientifici*, in lire 3209.

Le categorie essendo terminate, darò lettura del progetto di legge.

**BRIGNONE, relatore.** Il progetto di legge deve subire le variazioni conformemente a quelle state fatte nella tabella, e dovrà dirsi:

« Art. 1. Sono autorizzate tante maggiori spese e spese nuove in aggiunta al bilancio 1853 per la complessiva somma di lire due milioni novantatré mila quattrocento diciassette, centesimi diciassette, ripartitamente fra le diverse categorie, in conformità del quadro annesso alla presente legge. »

**PRESIDENTE.** Metto ai voti l'articolo 1 come è stato formulato dal signor relatore.

(È approvato.)

**BRIGNONE, relatore.** Pei residui 1852 e retro la somma è di lire 128,903 02.

**PRESIDENTE.** « Art. 2. Sono autorizzate tante maggiori spese e spese nuove in aggiunta ai residui 1851 e retro per la complessiva somma di lire centoventottomila novecentotré, centesimi due, ripartitamente fra le diverse categorie, in conformità del quadro suddetto. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

Si passa allo squittinio segreto sul complesso del progetto di legge.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti . . . . .	99
Maggioranza . . . . .	50
Voti favorevoli . . . . .	81
Voti contrari . . . . .	18

(La Camera approva.)

**DISCUSSIONE DEL BILANCIO ATTIVO PER L'ESERCIZIO 1855.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del bilancio attivo per l'esercizio 1855. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1173, 1181 e 1184.)

La discussione generale è aperta.

Nessuno domandando la parola, si passerà alla discussione delle categorie.

(La Camera assente.)

Categoria 1. *Dogane*, proposta in lire 16,000,000.

(È approvata.)

Categoria 2. *Diritti marittimi*, proposta in lire 400,000.

(È approvata.)

Categoria 3. *Gabella sulle carni, sulla foglietta, sull'acquavite e sulla fabbricazione della birra*, proposta in lire 6,519,690.

Il deputato Bersezio ha facoltà di parlare.

**BERSEZIO.** Ho domandato la parola, non per oppormi alla cifra che venne stanziata in questa categoria del bilancio, ma per chiedere conto al signor ministro delle finanze di una promessa da lui fatta al Parlamento nel principio della Sessione di cui siamo ora al termine, quando si votava da questa Camera la diminuzione del canone gabellario.

Il signor ministro delle finanze, il quale era allora perfettamente d'accordo colla maggioranza della Camera nel riconoscere disastrosa nelle sue conseguenze questa legge d'imposizione sulle gabelle, prometteva di applicarsi allo studio di un nuovo progetto il quale avesse per iscopo di riordinare su nuove basi questo balzello.

Ora domando al signor ministro se trovasi in grado di adempiere presto la sua promessa, perchè almeno il paese sappia che, mentre esso soffre, il Governo studia per diminuirne i patimenti.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Il Ministero ha assunto l'impegno di presentare nella prossima Sessione un progetto di legge per riordinamento della tassa sulle gabelle. Onde poter adempiere a questa promessa, esso ha già preparato un progetto di legge.

A dire però la verità, questo progetto essendo stato sottoposto a più maturo esame, non è stato ravvisato pienamente soddisfacente, e credo sia necessario di introdurre ancora qualche cambiamento.

Tuttavia esso sarà allestito definitivamente per la prossima Sessione. Fin d'ora però debbo prevenire la Camera che le sottoporro una questione pregiudiziale, cioè se essa stimi che sia il momento opportuno per arrivare ad una riforma del sistema attuale, per ritornare dal sistema degli abbuonamenti generali e del riparto ad un sistema di esercizio.

Io confesso fin d'ora che ho a questo proposito molti dubbi. Non so se maggiori studi li dissiperanno.

Comunque sia però, io li sottoporro schiettamente alla Camera.

Se la Camera opinerà che, in onta alle circostanze eccezionali, si debba adottare un altro sistema, io lo farò eseguire. Quando poi essa credesse miglior consiglio aspettare tempi più normali, in allora si sospenderebbe l'adozione di quel progetto e si adotterebbe un articolo transitorio per mantenere ancora il sistema attuale.

Ad ogni modo un progetto completo sarà presentato alla Camera, ma in pari tempo si inviterà la medesima ad esaminare e decidere sull'opportunità del momento per riformare questo sistema che, bene o male, comincia a camminare.

**PRESIDENTE.** Se niuno domanda la parola, si intenderà adottata la categoria 3 nella somma proposta di 6,519,690 lire.

(La Camera approva.)

(Sono quindi approvate senza discussione le categorie seguenti sino alla 39, secondo la proposta della Commissione:)

Categoria 4. *Salì*, proposta e mantenuta dalla Commissione in lire 10,512,200.

Categoria 5. *Tabacchi*, proposta dal Ministero in lire 14,200,000 e portata dalla Commissione in lire 14,500,000.

Categoria 6. *Polveri e piombi*, proposta dal Ministero in lire 751,000 e portata dalla Commissione a lire 800,000.

Categoria 7. *Provento dell'appalto delle gabelle di sale e tabacco*, proposta dal Ministero in lire 50,000 e portata dalla Commissione in lire 70,000.

Categoria 8. *Contribuzione prediale sui beni rurali*, proposta in lire 12,850,000, ridotta dalla Commissione a lire 12,789,506 82.

Categoria 9. *Contribuzione sui fabbricati*, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 4,000,000.

Categoria 10. *Tassa personale e mobiliare*, lire 3,800,000.

Categoria 11. *Tassa delle patenti*, lire 3,000,000.

Categoria 12. *Diritti per la vendita di bevande o derrate non soggette al diritto di vendita al minuto, e diritti di permesso*, proposta dal Ministero in lire 680,000 ed accresciuta dalla Commissione di lire 20,000.

Categoria 13. *Tassa sulle vetture*, proposta dal Ministero in lire 1,000,000 e diminuita dalla Commissione di lire 200 mila.

Categoria 14. *Centesimi di sovrimposte sulle contribuzioni dirette per le spese di riscossione*, lire 1,465,000.

Categoria 15. *Diritti di verificaione dei pesi e misure*, lire 260,000.

Categoria 16. *Diritti di compulsione in Sardegna*, lire 5000.

Categoria 17. *Insinuazione*, lire 9,500,000.

Categoria 18. *Diritti di emolumento sulle sentenze e diritti sugli atti giudiziari*, lire 1,170,000.

Categoria 19. *Diritti d'ipoteche*, lire 300,000.

Categoria 20. *Diritti di successione*, proposta dal Ministero in lire 4,000,000 e ridotta dalla Commissione a lire 3,700,000.

Categoria 21. *Carta bollata*, in lire 6,000,000.

Categoria 22. *Carta filigranata per le carte e tarocchi*, in lire 100,000.

Categoria 23. *Tassa sui redditi dei corpi morali o stabilimenti di manomorta*, in lire 910,000.

Categoria 24. *Diritti per passaporti all'estero, visto dei medesimi, porto d'armi e permessi di caccia*, proposta dal Ministero in lire 450,000 e portata dalla Commissione in lire 500,000.

Categoria 25. *Diritti marittimi*, in lire 116,000.

Categoria 26. *Prodotti dell'istruzione pubblica*, lire 450 mila.

Categoria 27. *Diritti di visita alle spezierie ed altre officine di pubblica sanità*, in lire 70,000.

Categoria 28. *Multe e pene pecuniarie*, in lire 400,000.

Categoria 29. *Rendite demaniali*, in lire 2,855,000.

Categoria 30. *Miniere e cave*, in lire 87,605 30.

Categoria 31. *Libretti degli operai e delle persone di servizio*, in lire 3000.

Categoria 32. *Depositi per le cause di revisione*, in lire 28,000.

Categoria 33. *Lotto*, in lire 5,200,000.

Categoria 34. *Concorso dei comuni della Sardegna nella spesa per gli stipendi degli agenti forestali*.

Categoria 35. *Ricuperamento delle spese di giustizia*, in lire 335,281 49.

Categoria 36. *Ricuperamento dai comuni della Sardegna di spese anticipate dal Governo per i lavori di planimetria nell'isola*, in lire 33,982 95.

Categoria 37. *Ricuperamento del prezzo di munizioni da guerra somministrate alla guardia nazionale*, in lire 2500.

Categoria 37. *Arginamento dell'Arc e dell'Isère in Savoia*, in lire 121,500.

Categoria » *Restituzione di prestiti fatti dalle finanze ed interessi relativi.*

Categoria 38. *Poste*, in lire 3,500,000.

Categoria 39. *Consolati all'estero*, portata dal Governo e dalla Commissione in lire 210,000.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Nella discussione del bilancio del Ministero degli affari esteri si è votato un aumento di spesa per gli stipendi di vari vice-consoli, e nello stesso mentre si è stabilito che i proventi in allora divisi fra questi impiegati venissero incamerati. Da ciò consegue un probabile aumento di lire 43,000 nel bilancio attivo. Epperò questa categoria, invece di essere stanziata nella somma di lire 210,000, vorrebbe essere portata a quella di lire 255,000.

Nè questa potrà essere ravvisata esagerata quando si rifletta che dagli spogli del 1853 risulta che i consolati hanno dato un prodotto di 250,000 lire, quando non erano ancora incamerati i vice-consolati di Ginevra e Marsiglia e vari altri di cui è stato fatto parola nel bilancio attivo.

**PRESIDENTE.** La Commissione aderisce?

**TORELLI**, relatore. La Commissione aderisce.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti la categoria 39 nella somma di lire 255,000.

(È approvata.)

*Strade ferrate.* — Categoria 40, portata in lire 10,500,000.

(È approvata.)

*Ministero dell'interno.* — Categoria 41. *Telegrafi elettrici*, portata in lire 200,000.

(È approvata.)

Categoria 42. *Proventi delle carceri di pena*, portata in lire 675,000.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Vedo che, dietro una proposta fatta dalla Commissione del bilancio, venne stabilito nel bilancio dell'interno che non si facciano più figurare nel passivo le somministrazioni fatte dalle manifatture delle carceri di pena alle case stesse delle carceri. Quindi si è diminuito il bilancio passivo della somma di 95 mila lire. Si deve per conseguenza fare la stessa sottrazione dal bilancio attivo, perchè non si terrà più conto delle somministrazioni fatte dalle manifatture delle carceri di pena alle carceri stesse. Io propongo perciò che questa categoria sia ridotta di lire 95,000, e stanziata così nella cifra di 580,000 lire.

**PRESIDENTE.** Se nessuno domanda la parola, pongo ai voti questa categoria nella somma di 580,000 lire.

(È approvata.)

Categoria 43. *Proventi della scuola veterinaria*, in lire 15,500.

Categoria 44. *Marchio*, in lire 129,000.

Categoria 45. *Utile sulla stampa delle medaglie*, in lire 1400.

Categoria 46. *Utile sulla tolleranza in meno nella fabbricazione delle monete*, in lire 5400.

Categoria 47. *Proventi eventuali*, in lire 100.

Categoria 48. *Diritti di fabbricazione di monete, ecc.*, in lire 90,000.

Categoria 49. *Ritenuta e sovratassa sugli stipendi e tassa sulle pensioni*, in lire 900,000.

Categoria 50. *Diritti sopra i contratti e proventi di cancelleria*, in lire 8000.

Categoria 51. *Proventi di cedole ed azioni industriali di proprietà dello Stato*, in lire 5872 50.

Categoria 52. *Proventi di oggetti fuori servizio ed altri diversi dei Ministeri*, in lire 500,000.

Categoria 53. *Casuali*, in lire 50,000.

Categoria 54. *Proventi delle segreterie, dei magistrati e dei tribunali di prima cognizione e di commercio*, in lire 72,000.

Categoria 55. *Concorso di corpi morali e di società industriali in spese di stipendi pagati sul bilancio dello Stato*, in lire 662,776 68.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. L'articolo 51 della legge 8 luglio 1854 prescrive che la metà della spesa per le paghe e casermaggio delle guardie di sicurezza pubblica sia a carico dei comuni capoluoghi di provincia. Nel bilancio passivo voi avete votato per questa categoria la somma di 325,512 lire. Quindi la metà di questa spesa deve essere riscossa dai comuni capoluoghi di provincia ove saranno stanziate guardie di pubblica sicurezza. Perciò si deve aumentare questa categoria della metà dell'anzidetta somma, cioè di lire 161,756, e portarla quindi alla somma complessiva di lire 824,532 68.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti questa categoria nella somma di lire 824,532 68.

(È approvata.)

Categoria 56. *Concorso di corpi morali in opere di utilità pubblica.* Il Ministero e la Commissione propongono lire 59,310 01.

(È approvata.)

Categoria 57. *Concorso di provincie e municipi nelle spese dei porti.* Il Ministero propone lire 137,975 05, la Commissione lire 187,975 05.

(È approvata in quest'ultima somma.)

Categoria 58. *Ricupero di anticipazioni a corpi morali per spese dei porti di seconda categoria.* Il Ministero e la Commissione propongono lire 6,469 60.

(La Camera approva.)

Categoria 59. *Capitale integrale delle cedole 1838 della Sardegna iscritte al debito perpetuo.* Il Ministero e la Commissione propongono lire 30,000.

(È approvata.)

*Proventi straordinari.* — Categoria 60. *Prodotto di vendite straordinarie di stabili demaniali*, in lire 3,000,000.

(È approvata.)

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Domando la parola per proporre di aggiungere una categoria.

Avendo presentato ieri alla Camera un progetto di legge onde ottenere un credito di lire 100,000 per comprare cannoni di ferro, io chiedo che venga portata nei proventi straordinari la somma di lire 50,000 per prodotto vendita di artiglierie in bronzo.

**PRESIDENTE.** Si farà pertanto una categoria nuova col numero 61 nella somma indicata di lire 50,000.

(È approvata.)

Il totale del bilancio attivo, secondo le votazioni parzialmente fatte sulle singole categorie, risulta in 128,582,824 lire e 40 centesimi.

Ora si procederà alla discussione del progetto di legge relativo all'approvazione del bilancio attivo.

« Art. 1. Il Governo è autorizzato ad esigere le entrate tutte, ordinarie e straordinarie, presunte nel bilancio attivo dello Stato per l'esercizio 1853, secondo la ripartizione ed in conformità delle leggi e tariffe in vigore. »

**GALVAGNO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Il deputato Galvagno ha facoltà di parlare.

**GALVAGNO.** Questo primo articolo dà al Governo la facoltà di riscuotere le entrate secondo le tariffe in vigore. Io desidero sapere dal signor ministro delle finanze se egli intenda presentare, riguardo alle strade ferrate, la tariffa definitiva annunciata, se non erro, da una legge votata nel 1851 o nel 1852.

Il ministro delle finanze sarà probabilmente informato di tutti gli inconvenienti che ne derivano, non dal prezzo, perchè il più od il meno che si paghi, questo può dipendere da tante diverse circostanze, ma dai principii che servono di base alla tariffa stessa, i quali pare che possano meritare finalmente una discussione nel Parlamento.

Quindi desidero dal signor ministro uno schiarimento a tale riguardo.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Giunge in buon punto il mio collega, il ministro dei lavori pubblici, giacchè potrà più di me dare spiegazioni relativamente alla tariffa delle strade ferrate.

Io non ignoro che la legge ha stabilito che le tariffe attuali fossero solo provvisorie, e perciò il Ministero non disconosce essere in obbligo di presentare in epoca non lontana un progetto definitivo di tariffa.

Tuttavia io non potrei in tutto accordarmi nella sentenza che l'onorevole preopinante ha portata sulle tariffe attualmente in vigore, e dichiarare che queste producano molti inconvenienti.

Le tariffe attuali non sono perfette; ma, fatta la debita proporzione, credo poter asserire che non sono al certo più imperfette delle tariffe in vigore negli altri Stati di Europa; anzi ho argomento di credere che sono di molto migliori della maggior parte delle tariffe in vigore in Francia ed in Inghilterra.

Il Governo non crede alla perfezione delle sue tariffe, e ne siano prova i continui cambiamenti che si introducono per evitare ora questo, ora quello inconveniente che gli viene dal commercio indicato. Ma ognuno si farà agevolmente capace che, se il Governo volesse arrivare a dare piena soddisfazione ai reclami dei negozianti, e massime degli spedizionieri, sarebbe indotto a ridurre talmente queste tariffe, che sono già, direi quasi, le più basse di Europa, che la strada ferrata non frutterebbe più nessun prodotto.

Ora, ricordi la Camera che la nostra ferrovia è una di quelle le quali offrono maggiori difficoltà nell'esercizio.

Per costruirla fu mestieri vincere difficoltà che forse non si incontrano le uguali in tutta Europa, e che non si sono potute vincere se non applicando mezzi che fanno grande onore ai nostri ingegneri, ma che sono stati assai costosi. Perciò io non dissento (e credo che il mio onorevole collega non dissenterà con me) di esaminare e sottoporre a tempo debito alla Camera questa tariffa, ma io non potrei prendere impegno di portare diminuzione alcuna sul complesso della medesima.

Io ripeto che si è già andato al limite della moderazione nello stabilimento di questa tariffa. Che si possa, nella classificazione delle mercanzie e relativamente alla spedizione all'estero ed all'interno, introdurre ancora dei miglioramenti io non sono lontano dall'ammetterlo; ma, quando si venisse alla presentazione di un progetto di legge, il Ministero partirebbe dalla base che nel loro complesso le tariffe non debbano per ora essere diminuite.

**GALVAGNO.** Io mi tengo in debito di rispondere al signor ministro che, se egli ha posto ben attenzione a quanto ho detto, avrà scorto che io non ho portata la questione sul più o sul meno da pagarsi, ma sui principii che debbono

dominare nella compilazione di queste tariffe. Relativamente a questi principii dirò che, se le nostre tariffe non sono le più imperfette, esse però potrebbero essere più perfette, quando si fosse almeno cercato di evitare quegli inconvenienti che già sorsero in altri paesi, e non si fosse cercato, per esempio, di dare al Governo, in punto di tariffa, maggiori diritti di quelli che i capitoli approvati dal Parlamento danno alle società intraprenditrici di ferrovie. Citerò due esempi. L'amministrazione delle strade ferrate, un mese circa fa, pretendeva di poter aprire i gruppi di danaro, ed era minacciata di una lite; pretendeva di aprirli, adducendo per ragione che i gruppi di danaro fossero presentati con dichiarazioni non esatte, poichè si presentavano come contenenti monete d'argento, quando invece eranvi monete d'oro. E qui il commercio diceva che, quando si paga in ragione del peso e della distanza, tutto doveva essere finito; che non deve essere lecito all'amministrazione, la quale non è poi in definitiva contabile, di aprire gruppi in nessuna circostanza, il che non fu mai permesso nemmeno ai corrieri.

Vengo all'altro esempio. Una fra le diverse norme da cui sono rette queste tariffe è che l'amministrazione, per impedire ciò che i Francesi chiamano il *groupement*, vale a dire l'unione di vari colli, abbia diritto di visita verso gli spedizionieri. Ora io domando se in un Governo costituzionale si possa scrivere in una legge che l'amministrazione si riserva un diritto verso una classe speciale di persone, mentre egual diritto non si riserva verso tutti i cittadini. Se un tal diritto appartiene ai particolari, non so perchè debbano essere esclusi gli spedizionieri. Sono questi i punti sui quali vorrei che il Ministero chiamasse l'attenzione del Parlamento, presentando tariffe definitive.

Ma non domando già che si diminuiscano o s'aumentino i diritti. In questo io non entro. Sono persuaso che il Governo è più interessato di tutti a far che il prezzo dei trasporti sia equo e giusto, poichè, se tale non fosse, il commercio prenderebbe un altro avviamento, ed il paese ne sarebbe pregiudicato. A questo riguardo sono persuaso che il Governo farà tutto ciò che è possibile; ma intanto la discussione segua sui principii sui quali dev'essere regolata la tariffa.

Perciò non posso darmi pago della risposta fattami dal signor ministro delle finanze, poichè per far discutere questi principii egli non ha nemmeno bisogno di entrare nella discussione delle cifre.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Io credo che, quando si presenterà un progetto di tariffa generale da approvarsi per legge, allora verranno in campo tutti i principii sui quali la medesima dovrà essere fondata, e la Camera potrà discutere la convenienza di stabilire diverse tasse secondo che si adotterà o no la classificazione delle merci ed adotterà quel sistema che crederà migliore. Ma frattanto l'amministrazione delle strade ferrate, adottato in via provvisoria il sistema generalmente applicato, si è sempre riservata di compilare un progetto definitivo di tariffa da sanzionarsi per legge quando sieno compiute le varie linee di strade ferrate che sono costrutte ed esercite a spese dello Stato; nè quest'epoca è molto lontana, perchè quando sarà ultimata la via ferrata fino ad Arona sarà allora il caso di presentare un progetto di legge positivo per determinare i principii che regger debbono lo stabilimento delle tariffe.

Debbo però far osservare che sin dal momento in cui si pubblicarono le prime tariffe provvisorie per decreto reale, come ne venne autorizzato il Governo, non mancarono, secondo che si prevedeva, rappresentanze all'amministrazione,

la quale, presele in considerazione, non tardò ad introdurre nella tariffa varie modificazioni anche essenziali alle quali altre più recenti ancora tennero dietro in seguito a nuovi richiami del commercio, e soprattutto degli spedizionieri.

Ed a questo proposito, dacchè l'onorevole deputato Galvagno non parlò delle quote della tariffa, io pure ometterò di parlarne; ma terrò però discorso di alcuni fatti da lui accennati, fra cui quello dell'amministrazione, di riconoscere i gruppi di denaro e di aprire i pacchi di merci consegnati dagli spedizionieri.

Benchè l'amministrazione si fosse da lunga pezza accorta dell'abuso invalso di racchiudere vari pacchi diretti a persone diverse in un sol collo consegnato qual merce di terza o quarta classe, come altresì delle false consegne che si andavano facendo dagli spedizionieri di valori o denari in gruppi suggellati, onde frodare sul prezzo di assicurazione, tuttavia andò tollerando per non allontanare le merci dalla strada ferrata.

Ma quando gli abusi presero una tal proporzione da compromettere notevolmente gli interessi dell'erario, si credette in dovere di reprimerli, a scanso di danni e perdite maggiori. Ora, dacchè l'amministrazione era autorizzata a stabilire tariffe provvisorie approvate con decreto reale, essa aveva altresì il diritto di classificare le merci in diverse categorie secondo la loro qualità, volume o peso, e di ordinare le varie condizioni di loro ammissione al trasporto sulla via ferrata. Informata dall'esperienza degli abusi invalsi su grande scala di fare consegne inesatte o false, essa si riservò espressamente nella tariffa la facoltà di aprire i colli ed i pacchi di danaro e di verificare le spedizioni cumulative fatte dagli speditori. Questo sistema non è punto nuovo, molte essendo in Francia le società che si sono riservate lo stesso diritto, che naturalmente colà, come pure da noi, ha dato luogo a liti e contestazioni, molte vinte per lo più dalle compagnie.

Una lite venne mossa non ha guari da alcuni spedizionieri all'amministrazione per quest'oggetto davanti il Consiglio d'intendenza di Torino, che diede ragione a quest'ultima. Gli spedizionieri ne appellarono, ma, senza attendere il risultato dell'appello, vennero ad una transazione amichevole.

Qualunque però sia stato il risultato di questa vertenza, dacchè non è contestabile il diritto all'amministrazione di stabilire provvisoriamente le tariffe della strada ferrata, non le si può negare il mezzo di curare la riscossione di queste nell'interesse del pubblico erario. Ora è noto a tutti che parecchi spedizionieri raccolti qua e là pacchi di merci di tutte le classi e fattone un sol collo, lo consegnavano alle stazioni di partenza come una merce d'ultima classe, pagando l'esigua tariffa di questa, mentre poi esigevano parzialmente dai singoli destinatari somme in complesso di molto rilievo. La stessa frode va commettendosi nella consegna di gruppi di danaro assicurato, che, dichiarati di contenere somme di 3, 4 o 5 mila lire, si scopri racchiudere somme di molto maggiore entità.

Evidentemente queste frodi esercitate su grande scala, mentre fruttavano vistosi benefizi ai loro autori, cagionavano un notevolissimo scapito al tesoro pubblico, e questo si fu il motivo che indusse l'amministrazione a pubblicare nella tariffa ed a diffidare il pubblico che, ove dagli agenti delle strade ferrate si riconoscesse fondato il sospetto di una falsa consegna, si sarebbero aperti i pacchi. Naturalmente questa misura andò a colpire più specialmente gli speditori, come quelli i quali potevano commettere più frequenti abusi.

Non mancarono i richiami contro il sistema adottato dall'amministrazione, ma, come già dissi, i tribunali si pronun-

ciarono in favore della medesima, perchè assistita in diritto a così operare, e perchè in fatto essendo libero a tutti di valersi o no della strada ferrata per i mezzi di trasporti di merci e denari e simili, non si può dire gravatoria una misura a cui volontariamente si assoggettano quelli che vogliono trasportare colla ferrovia mercanzie e denari con maggior sicurezza e velocità.

Si disse anche che, procedendo a questo modo, l'amministrazione avrebbe perduto i trasporti; ma basterà riflettere che, se la si vuole tenuta a non percepire che tasse di quarta classe pel trasporto di merci appartenenti alla prima, a non esigere che tenui diritti pel trasporto d'ingenti somme consegnate in meno, la perdita delle finanze sarà infinitamente più grave.

**GALVAGNO.** Domando la parola.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Del resto chiunque può spedire tre o quattro gruppi riuniti in un sol pacco diretto ad una sola persona, senza che perciò le sia fatta molestia. Ma se la spedizione di vari pacchi, invece di essere fatta ad un solo individuo, è diretta a diverse persone, allora è evidente che sono dovuti altrettanti diritti quante sono le spedizioni, altrimenti lo speditore od i destinatari verrebbero a lucrare indebitamente a danno del pubblico tesoro.

Ecco le ragioni che condussero l'amministrazione, edotta dall'esperienza, a stabilire nella tariffa quella dichiarazione di principio che l'autorizza nel caso di un evidente abuso ad esercitare il diritto di visita dei colli che le vengono consegnati pel trasporto, nella stessa conformità che l'amministrazione delle dogane ha diritto di aprire i colli di merci per verificare l'esattezza delle consegne ed impedire il contrabbando.

**VALERIO.** Io non sono d'accordo coll'onorevole Galvagno quando afferma che in questioni di tariffe egli si riferisce al Governo, come a quello che ha interesse a far sì che queste tariffe riescano più che sia possibile produttive.

Io sono sempre stato avverso alla troppa ingerenza governativa in certe cose di dettaglio, appunto perchè i Governi non sogliono piegarsi, non sanno comprendere interamente il loro interesse, interesse che viene molto meglio compreso dalle società private. E per vero d'ordinario accade che, quando il Governo si fa intraprenditore, manifatturiere, od anche, come in questa circostanza, vetturino, egli non guadagna quello che potrebbe guadagnare, e nello stesso tempo reca danno ai privati, perchè non porge loro quei mezzi di cui potrebbero valersi con profitto di tutti.

La burocrazia è tale potenza che, dominata dal principio di fiscalità, di gelosia verso i privati, dimentica e fa dimenticare troppo spesso ai governanti i principii di equità, di giustizia, il vero loro interesse, che è nello stesso tempo l'interesse di tutti, di cui parlava l'onorevole Galvagno; e spesse volte si è veduto il Governo costretto dai Parlamenti a porre in atto queste diminuzioni di tariffe, le quali poi hanno largamente giovato al Governo stesso.

Citerò l'esempio della tariffa delle poste in Inghilterra. Certo di tutti i Governi d'Europa, per me almeno, il più illuminato è il Governo inglese; eppure anche per esso ci volle la grande molla dell'opinione pubblica, ci volle la voce quasi unanime del Parlamento, affinchè fosse adottata quella grande provvisione di Rowland-Hill per cui venne enormemente abbassata la tariffa postale, con grande beneficio del Governo, e con grandissimo vantaggio della nazione.

Lo stesso dicasi delle strade ferrate. Io mi rammento di aver sostenuto nella questione della ferrovia da Vercelli a Casale che, permettendo alla società di potere a sua posta

abbassare le tariffe, si veniva indirettamente, non a nuocere al Governo, ma bensì a giovare al medesimo, perchè, potendo quella società diminuire la tariffa della strada sia per le merci, come pei viaggiatori, avrebbe indirettamente forzato il Governo a fare cosa a sè medesimo più utile, e più utile ai cittadini nel tempo stesso. Ora io sono convinto che vi sono moltissime cose in cui è necessario che la opinione pubblica ed il Parlamento intervengano onde costringere il Governo a fare cosa che giovi alle finanze dello Stato, mentre giova ai cittadini.

Dissi che non era d'accordo coll'onorevole Galvagno relativamente a questo punto. Convengo però pienamente con lui quanto alle due questioni che riguardano e l'apertura dei gruppi di denaro e l'apertura dei colli mandati dagli spedizionieri che contengono vari piccoli colli. L'onorevole ministro ha detto che questa questione erasi già presentata in Francia, che alcune società, essendosi riservato il diritto di aprire questi colli, erano intervenute delle liti, e che alcune di queste liti erano state vinte dalle società. Là dove esiste un'esplicita stipulazione che riguarda un solo ceto di persone può aver ragione il signor ministro; ma io gli dirò che laddove questa stipulazione non esisteva e queste liti ebbero luogo, le società delle strade ferrate vennero condannate.

Dirò di più. Questa medesima questione ebbe luogo in un altro paese, che è il Belgio, il quale trovasi in una situazione identica a quella del Piemonte, perchè anche in quel paese le strade ferrate vennero costrutte in massima parte dal Governo e sono dal Governo esercite.

Ebbene, nel Belgio il Governo volle anch'esso manomettere i colli presentati dagli spedizionieri, volle anche esso esercitare tale ingiustizia per conoscere se dentro i colli vi fossero vari pacchi da essere divisi fra varie persone; e non è molto che è intervenuta una sentenza della Corte di cassazione colla quale fu compiutamente dato torto al Governo, e data intera ragione agli spedizionieri. Son pochi giorni che io leggeva tale sentenza nell'*Observateur Belge*, giornale importante e accuratissimo.

Quindi l'esempio citato dal signor ministro dei lavori pubblici, d'alcune società private le quali si erano specificamente riservato questo diritto, per la nostra questione non sta; e sta invece benissimo l'esempio che gli ho citato del Belgio, dove il Governo venne condannato a ragione, perchè nessuno in un paese libero ha diritto di creare delle caste tra i vari cittadini. Quello che il signor ministro ha detto di voler permettere ai privati, cioè di raccogliere tre o quattro colli in un pacco solo, e poi distribuirli alle persone cui sono diretti, non può negarlo agli spedizionieri.

**PALEOCAPA**, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

**VALERIO**. Io non vedo che male da ciò potrebbe avvenire. I cittadini ne hanno giovamento, perchè gli spedizionieri rendono loro un servizio che nessuno potrebbe loro rendere. Quando un cittadino porta un piccolo pacco allo spedizioniere è certo che questo pacco, quando sia giunto alla sua destinazione, sarà indilatamente consegnato a chi deve riceverlo, e potrà ritrarne la ricevuta fatta colle particolari forme volute dal mittente; servizio questo che non può rendergli l'amministrazione delle strade ferrate. Ed io non veggo perchè gli spedizionieri debbano essere considerati come eslegi, e possa rompersi un loro collo, mentre ciò non può permettersi il Governo per oggetti spediti dagli altri cittadini. Nè veggo che il Governo abbia interesse a far ciò. Diminuisca esso la sua tariffa al punto da far sì che questi agglomeramenti non possano essere troppo estesi, ed invece di averne

del danno, ne avrà del profitto, perchè allora molti di questi piccoli colli che si spediscono per via di amici, quando non disturberanno troppo la borsa dei cittadini, saranno consegnati a questi spedizionieri, e questi manderanno dei colli più frequentemente, e ne avrà così beneficio il Governo medesimo.

Sono poi ancora perfettamente d'accordo coll'onorevole Galvagno, che il Governo non possa permettersi di aprire i pacchi di danaro che gli sono consegnati. Havvi in questo genere di frode esercitata da chi spedisce il danaro e non consegna la somma precisa, implicitamente tal cosa che ne deve arrestare l'abuso, ed è questa, che l'amministrazione delle strade ferrate essendo contabile verso chi spedisce il danaro, se questo viene perduto, esso viene rimborsato non nella somma realmente spedita, ma secondo quella stata consegnata; e questo è un compenso a misura del servizio.

Se stesse la ragione enunciata dal ministro, così avrebbe potuto fare la posta. Eppure questa non ha mai costretto chi spedisce il danaro ad aprire il pacco in presenza dell'impiegato che lo riceve; ed io credo che in un dato spazio di tempo il Governo, lasciando sussistere questa specie di abuso, verrebbe ad averne, anzichè perdita, guadagno. Se non erro, è accaduto recentemente un caso in cui il Governo invece di aver danno da questa specie di frode, ne ebbe guadagno, e il frodatore è stato debitamente castigato, perchè, invece di essere rimborsato dell'intera somma spedita, non riebbe che la somma assai minore che aveva consegnata. Così tardi o tosto la giustizia di Dio colpisce il frodatore nell'oggetto stesso della frode.

Mi riassumo. Se il Governo non vuol trovarsi nella condizione in cui si è trovato il Governo belga, di essere condannato dai tribunali, deve riconoscere il diritto comune, deve riconoscere ciò che è giusto per tutti egualmente. Gli spedizionieri sono cittadini come tutti gli altri; il servizio che in quella qualità prestano ai privati, sono questi che lo compensano e il Governo non deve intromettersi in tali private contrattazioni le quali giovano a tutti, e, come ho detto, in complesso finiscono per giovare al Governo stesso.

Perciò mi associo con tutto il calore alle osservazioni dell'onorevole Galvagno, affinché ambedue questi abusi, ambedue queste ingiustizie cessino per opera e volontà del Ministero anzichè debbano cessare per opera dei tribunali.

**PALEOCAPA**, ministro dei lavori pubblici. Prima di tutto io non ho detto di fare un'eccezione odiosa per gli spedizionieri, ho detto che quanto ai privati non ebbi punto da esercitare la vigilanza di cui si tratta perchè i privati non sono nelle condizioni degli speditori i quali raccolgono di casa in casa, e quindi spediscono ai loro corrispondenti una quantità enorme di pacchi che fanno poi distribuire fra un gran numero di destinatari, ed ho detto che può avvenire che anche un privato avendo da spedire due o tre pacchi a una persona o due li spedisca insieme; ma ciò non avviene che per eccezione, mentre invece è nella natura del mestiere degli speditori che essi commettano abusi che i privati non hanno nè motivi nè occasione di commettere.

Ciò premesso, senza entrar qui a discutere sul merito delle prescrizioni della tariffa del Belgio, noterò solo essere probabile che in essa vi fossero principii affatto diversi, e mi appoggio a che colà si paga per peso e non si fanno le classificazioni adottate da noi per materie le quali sono ammesse in Francia ed in altri paesi. Ora è verosimile che, fondandosi su questo principio, l'Amministrazione abbia colà perduta una lite che invece noi abbiamo guadagnata in prima istanza e che non è stata dagli avversari appellata.

Quanto alla spedizione del danaro gli abusi erano gravis-



simi, e ne aveva un gran danno la finanza dello Stato, appunto perchè la regolarità con cui procede l'amministrazione dava confidenza di consegnare pacchi di somme rilevantisime, denunciando piccole somme.

È verissimo che è successo un caso che, essendosi perduto un gruppo di effetti di finanza, si è dovuto pagare la somma denunciata, molto minore della realmente smarrita. Ma, mettendo in confronto di questo caso quelli infiniti in cui si commetterebbero gli abusi, la perdita dell'amministrazione sarebbe pur sempre assai grande. Ad ogni modo sulla spedizione del danaro non v'è più motivo di discutere, poichè con una convenzione speciale con cui si ragguaglia la somma al peso di metallo, e vi si proporziona la tassa, si verrà ad evitare l'apertura dei pacchi, e salvare abbastanza l'interesse del pubblico tesoro.

Del resto la questione di tariffa è una questione assai delicata e complicata, e non credo che la Camera vorrà giudicare senza una più matura cognizione di causa. A me pare che il vero momento di approfondire questa discussione sarà quando si presenteranno le leggi sulle tariffe, ed allora la Camera si persuaderà che tutti i regolamenti relativi sono fra loro corrispondenti in modo che non si può andar alterando nella loro applicazione ora una tariffa ora un'altra senza esaminarne il complesso.

Finirò con un'osservazione sull'interesse che astrattamente dicesi esservi di diminuire le tariffe. Quest'interesse ha certi limiti, e l'onorevole Valerio riconoscerà che, se il diminuire tariffe che fossero eccessivamente gravi può recare profitto, ciò non regge per tariffe moderatissime quali le nostre, la cui ulteriore diminuzione indurrebbe una perdita evidente.

Bisogna anche prendere in considerazione la direzione delle strade ferrate per rispetto ai trasporti, cioè vedere se le strade possono o no avere una rivalità. Per esempio, quando noi avremo costrutte le nostre ferrovie compiutamente, e stabilita anche la diramazione da Alessandria fino a Stradella, e da Novi fino a Stradella, è certo che la nostra strada non temerà la concorrenza di nessun'altra, e quindi non potremo certamente essere spinti a diminuire la tariffa oltre quei limiti che sono necessari per avere un profitto ragguardevole.

In Francia ed in Inghilterra è avvenuto che, per la molteplicità delle linee di strade ferrate, le società si facevano reciproca concorrenza diminuendo le tariffe sino ad un segno che non potevano più reggere; ed è stata questa una delle ragioni principali per cui le società stesse sono venute a convenzioni fra di loro per fondersi, onde non aver bisogno di tenere le tariffe così basse. Noi sotto questo rapporto non siamo in eguali condizioni, quindi credo che, quando la Camera esaminerà il progetto di tariffa che le presenteremo, lo troverà ragionevole e tale da dare al commercio le più grandi agevolezze possibili, ma tuttavolta dentro limiti da conservare un prodotto conveniente all'amministrazione.

**GALVAGNO.** Se la Camera me lo permette, dirò ancora brevi parole. Come si sarà avvertito, io aveva posta la questione in modo che non richiedeva alcuna discussione. Io domandava solo quando si sarebbero presentate le tariffe. Ma il signor ministro dei lavori pubblici ha voluto entrare in questioni e dare tali risposte che non posso lasciar passare senza replica.

Dirò dunque che nella causa degli spedizionieri io aveva appunto presentata la questione nel senso vero costituzionale, perchè il diritto di visita, non verso fatti, ma unicamente verso gli spedizionieri, è specialmente riservato nell'ultimo decreto. Io diceva dunque che il decreto in tal parte era incostituzionale, perchè non si poteva stabilire distinzione tra

individuo ed individuo. Il Consiglio di intendenza non ha voluto andar tant'oltre, ed ha considerato che, dietro la facoltà concessagli, il Governo aveva diritto di stabilire tariffe. Ora questo diritto non fu dato dal Parlamento che provvisoriamente. Io domando che si faccia cessare questo provvisorio. Ma il signor ministro ha detto: gli spedizionieri commettono frodi, perchè uniscono molti colli, li spediscono ad una loro casa, la quale poi li distribuisce ai diversi proprietari. Ma gli spedizionieri fanno appunto in tal modo il loro mestiere, e se non facessero così, non so in che potrebbe consistere la loro professione. E qui dirò al signor ministro una cosa che forse lo sorprenderà, ed è che nella difesa dell'amministrazione a questo riguardo si pose come principio costante, imprescindibile, che il Governo non intende di avere tra la strada ferrata ed il commercio verun intermezzo. Io ho risposto che dubitavo che questa difesa fosse approvata dai superiori di chi la proponeva, posto che il Ministero non faceva altro che parlarci in tutti i toni della libertà commerciale. Ci parlate sempre di libertà, e poi non volete intermezzo tra la strada ferrata ed il commercio? Ma questi intermezzi bisogna che ci siano; altrimenti bisognerebbe dire che il Governo vuole che si faccia il commercio a modo suo.

Osserverò poi che questa riunione di colli che si fa dagli spedizionieri non è una frode; è un profitto confermato dai principii stabiliti dalla tariffa stessa.

Infatti la tariffa definisce così la spedizione: « La spedizione è quell'involto che è dato a trasportarsi alle strade ferrate da uno solo per un solo destinatario. » Quindi allorchè uno speditore dichiara un sol destinatario, la spedizione è una sola e non si debbono esigere tanti diritti fissi quanti sono i piccoli colli. Credo adunque che le disposizioni relative agli spedizionieri, contenute, se non erro, nell'articolo 34 dell'ultimo decreto, sono in contraddizione flagrante coi principii stabiliti nella stessa tariffa in cui si dice che la spedizione è fatta da un solo e mandata ad un solo destinatario. Non si ha dunque diritto di far visite per fare la bella scoperta che le merci che sono nel collo non appartengano allo spedizioniere e si mandano ad una casa sola la quale li distribuisce poi ai diversi proprietari. Ma qui domando: quando poi giungerà dall'estero un collo destinato a Torino, contenente vari piccoli colli destinati a diversi negozianti di Torino, si dissugelleranno forse questi colli per sapere se vi sieno cose che appartengano a diversi proprietari? Certo se così si facesse si rovinerebbe il nostro commercio estero rovinando allo stesso tempo il commercio interno. Perciò credo indispensabile che al più presto questi principii vengano in discussione in questo Parlamento.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Mi credo in debito di dare alcune spiegazioni sulla questione economica, lasciando da parte la questione di diritto, la quale (mi permetta la Camera di dirlo) non è della sua competenza. Se vi fu falsa applicazione della legge, giudicheranno i tribunali.

Ma in ordine alla ragione economica, ha ragione sì o no il Governo a non ammettere la riunione dei colli per gli spedizionieri?

Io credo che bisogna ben considerare il servizio che rendono gli spedizionieri. Se i privati non avessero un mezzo egualmente facile a quello che loro somministrano gli spedizionieri per mandare i pacchi da una ad un'altra città dello Stato, sarei il primo a dire che l'opera degli spedizionieri vuol essere rimeritata; ma l'onorevole Galvagno sa che le strade ferrate hanno organizzato il servizio della distribuzione a domicilio. Chi rimette un pacco alla strada ferrata all'indi-

rizzo di una persona, a Genova, per esempio, sa che questo pacco poco tempo dopo l'arrivo del convoglio sarà rimesso al suo indirizzo. Quindi lo spedizioniere non rende in questo caso verun servizio nè al commercio nè al pubblico. Ed inverso io credo che, per ciò che riflette il commercio interno, questo non si rivolga gran fatto agli spedizionieri. Invece per ciò che riflette il commercio estero sono d'accordo col l'onorevole deputato Galvagno, e riconosco che gli spedizionieri fanno cosa utile al commercio, al paese ed alle strade ferrate. Evidentemente uno non può partire da Milano, per esempio, per andare a Novara a portare un collo e consegnarlo alla strada ferrata; ancor meno poi se questo collo, invece di essere diretto ad un individuo che abita una delle città poste lungo la linea della strada ferrata, è spedito oltre lo Stato. Epperò lo spedizioniere estero rende un vero servizio; e l'amministrazione delle strade ferrate ha talmente riconosciuto questo principio che, dietro i reclami degli spedizionieri, si è astenuta da aprire i colli che provengono dall'estero. Io credo che l'onorevole deputato Galvagno ha dovuto essere informato di questo fatto. Vi fu una specie di transazione cogli spedizionieri, e debbo dire alla Camera che quelli che erano venuti a reclamare al Ministero, ed in specie da me, si dimostrarono soddisfatti di questo aggiustamento. Avrebbero desiderato la piena facoltà di fare concorrenza alle strade ferrate per l'interno, ma insistevano principalmente per ciò che riguarda il commercio estero; e l'amministrazione si dimostrò persuasa della giustizia di questa domanda, ed ora da più di due mesi non si aprono più i colli che vengono e che vanno all'estero mandati dagli spedizionieri. Ma, lo ripeto, pel commercio interno questi non rendono verun servizio e non ci è motivo ond'essi prelevino a danno dell'amministrazione una tassa sopra i consumatori. Se riunendo i colli si accontentassero di una remunerazione minore di quella che ripete la strada ferrata, allora direi: i committenti potrebbero trovarci qualche utile. Ma lo spedizioniere percepisce un prezzo secondo la tariffa, e forse qualche cosa di più, ed invece paga molto meno. La Camera vede dunque che gli spedizionieri non meritano tutti questi speciali riguardi che si vorrebbe; per quanto riflette i servizi che rendono al commercio estero si è fatto diritto alle loro domande; pel commercio interno, per cui sono per lo meno inutili, non vedo motivo onde procurare loro, a danno dell'amministrazione, e senza beneficio del pubblico, un largo guadagno.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Valerio.

**VALERIO.** L'onorevole signor ministro delle finanze ha cominciato per dire che la questione di diritto essendo sotto il giudizio dei tribunali, non era di competenza della Camera. Io gli farò osservare che il primo a porre in campo la questione sopra i giudizi dei tribunali fu l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, e fu giocoforza seguirlo su questo terreno a chi voleva oppugnare i suoi ragionamenti. Del resto io credo che la questione di diritto possa anche essere di competenza della Camera in questo senso, che essa può invitare i signori ministri a non mettersi sopra un terreno, nel quale il Governo potrebbe essere condannato dai tribunali, perchè ogniquivolta il Governo subisce una condanna, la quale dimostri agli occhi di tutti che la giustizia venne da lui lesa, è sempre un danno che ne riceve la cosa pubblica. Sia lecito il dirlo a me, membro dell'opposizione, è sempre a desiderarsi che il Governo goda il rispetto di tutta la nazione, e che tutti i cittadini siano persuasi che esso vuole la giustizia e sa applicarla.

E di questo vorrei si ricordasse l'amministrazione dei la-

vori pubblici, della quale i processi sono innumerevoli, e per la massima parte perdenti...

**PALEOCAPA,** ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

**VALERIO.** ... Se si venisse a fare una statistica delle tante liti sostenute dal Ministero dei lavori pubblici, si vedrebbe che la maggior parte di esse si perdettero con discapito del decoro dell'amministrazione medesima, con discapito dei privati che dovettero sostenere queste liti, con discapito di tutti, e col solo profitto degli avvocati e dei procuratori, e anche un poco degli ingegneri! (*Viva ilarità*)

L'onorevole signor ministro delle finanze ha poi particolarmente poggiata la sua argomentazione sopra una distinzione tra gli spedizionieri interni e gli esteri.

Prima di tutto si affaccia la questione costituzionale posta innanzi dall'onorevole Galvagno: perchè volete voi concedere dei diritti agli spedizionieri esteri e volete negarli a quelli dell'interno? Donde derivate voi il diritto di fare questa giustizia distributiva? In diritto, questa vostra distinzione non regge; non regge poi neanche sotto il rispetto del vantaggio su cui basava il suo discorso l'onorevole presidente del Consiglio. Esso ha detto: l'amministrazione delle strade ferrate ha organizzato il suo servizio in tal modo che riceve direttamente i pacchi, e li fa consegnare anche a domicilio al loro indirizzo; onde gli spedizionieri dell'interno, in questa bisogna, tornano inutili, poichè non rendono verun altro servizio. Mi perdoni il signor ministro, egli versa in un grande errore. Lo spedizioniere rende ai privati tali servizi che non vengono resi menomamente dall'amministrazione delle strade ferrate. Per esempio, quando un negoziante di Genova fa la spedizione di un collo di mercanzia ad un negoziante di Torino, nel cui credito commerciale non ha fede, che cosa fa? Manda la sua mercanzia ad uno spedizioniere, e manda il pacco caricato, cioè coll'ordine allo spedizioniere di consegnare questo pacco di mercanzia al negoziante, alla condizione però che questi gliene rimborsi di presente il valore; se non glielo rimborsa, il pacco non è consegnato. Ed ecco lo spedizioniere fatto intermediario per una operazione di credito, per una operazione commerciale della massima importanza, e che si rinnova ogni giorno, quella della spedizione di colli caricati.

Questo servizio, che io mi sappia, non lo ha organizzato il signor ministro dei lavori pubblici nelle strade ferrate, e voler privare i cittadini di questo potentissimo soccorso per le loro transazioni commerciali egli è ledere grandemente l'utile del paese. Nè io credo che stia in fatto l'affermazione del signor ministro, che gli spedizionieri non facciano nessun ribasso sopra la spedizione dei pacchi e che anzi si facciano pagare qualche cosa di più di quello che faccia pagare l'amministrazione delle strade ferrate. I nostri concittadini non sono tanto gonzi da recarsi da uno spedizioniere a fare spedire un pacco di mercanzia e pagare di più di quello facciano pagare le strade ferrate.

Io posso del resto accertare il signor ministro delle finanze, il quale certamente non mi contraddirà, che gli spedizionieri hanno dei conti correnti aperti con vari negozianti i quali fanno spedizioni continue di piccoli pacchi di mercanzie ricevendo uno sconto. Questo sconto non lo fa l'amministrazione delle strade ferrate. Se essa ordinasse il servizio per i pacchi di merci caricate, se inoltre ordinasse il servizio in modo da tenere un conto corrente a tutti i negozianti i quali potessero pagare ogni sei mesi, od alla fine dell'anno, salvandoli così dal grave disturbo di pagare per ogni piccolo invio; se di più il signor ministro facesse che l'amministrazione desse ancora

uno sconto a questi negozianti a seconda dell'importanza delle loro operazioni, renderebbe allora realmente inutili gli spedizionieri, e non sarebbe più il caso di ricorrere a misure eccezionali e di aprire più i colli da loro spediti, perchè essi cesserebbero di esistere.

Ma essi si conservano appunto al presente perchè rendono dei servizi i quali non rende l'amministrazione delle strade ferrate, ed io non vedo perchè debbansi ad essi troncane le mani nella loro professione mentre pagano patenti ed imposte per la loro qualità di spedizionieri e a misura appunto dei servizi che rendono.

Avendo dunque dimostrato che questi spedizionieri interni rendono un servizio forse più importante ed attivo di quello che rendono gli spedizionieri esteri, credo d'aver persuasa la Camera che ambidue questi ordini di cittadini debbono essere riguardati sotto lo stesso aspetto e debbono fruire dei medesimi diritti.

Vengo ora alle osservazioni che ha contrapposto a' miei ragionamenti l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli ha detto che le frodi fatte sul danaro erano eccessive, e recavano danno all'amministrazione delle strade ferrate.

Io gli ripeto che il Governo nella spedizione del danaro per la strada ferrata non deve cercare il compenso a misura della somma che trasporta, ma sì solo a misura del servizio che rende.

Ora la misura del servizio che essa presta deve cercarla nel rischio che corre, chè altrimenti la sua tariffa, invece di essere stabilita sulla somma dichiarata, dovrebbe esserlo sul peso, mentre invece quando fa una spedizione di 5000 lire in scudi d'argento percepisce la stessa mercede che richiede per una spedizione della stessa somma in cartelle dello Stato. Or dunque egli è evidente che la tariffa venne stabilita sopra il servizio che il Governo rende, cioè in corrispondenza della somma dichiarata, il che toglie il pretesto al ministro di aprire i pacchi di danaro consegnati.

Il signor ministro poi ha detto che, quanto al Belgio, la questione era diversa, dacchè colà si è stabilita la tariffa non secondo la natura delle mercanzie, ma secondo il loro peso. Mi perdoni il signor ministro, ma questa obiezione per me non ha peso veruno.

La tariffa belgica stabilita secondo la norma del peso ha certamente fissato un *minimum*. Ora gli spedizionieri pigliando questi vari pacchi al *minimum* del peso, e raccogliendoli insieme, trovano quel profitto che trovano i nostri spedizionieri riunendo vari pacchi tariffati secondo la qualità della mercanzia. La posizione adunque è identica, e la condanna della Corte di cassazione la quale venne a colpire l'amministrazione delle strade ferrate del Belgio è una prova evidente dell'ingiustizia in cui si è posta l'amministrazione delle nostre strade ferrate.

Io non faccio alcuna proposizione, ma mi associo agli eccitamenti dell'onorevole Galvagno affinchè presto quest'ordine di cose cessi, e venga la Camera chiamata a deliberare su questa questione in modo che sia consono alla giustizia ed utile all'amministrazione delle strade, ma anzitutto al paese.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Non risponderò che ad una delle allegazioni dell'onorevole Valerio, quella cioè della quantità enorme di liti in cui egli dice sarebbe ingolfata l'amministrazione delle strade ferrate...

**VALERIO.** Lo dice tutto il mondo.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Il mondo parla sovente di ciò che non conosce, e se sotto questa denominazione generica di mondo s'intende di accennare alle dicerie del volgo, od alle diatribe di certi giornali, non è a stu-

pire di qualsiasi esagerazione in ciò, come in tante altre cose, massime se toccano al Governo.

Egli è fatto positivo e costante che posto a confronto il numero delle liti sin ora sostenute dall'amministrazione col numero immenso di questioni che furono la conseguenza inevitabile dei grandiosi lavori che in poco tempo si eseguirono nel nostro paese, la quantità delle questioni troncate col mezzo di transazioni amichevoli è infinitamente superiore a quella delle cause vertite davanti i tribunali.

Se poi l'onorevole deputato Valerio volesse prendere esatta cognizione di queste liti, vedrebbe che il numero di quelle vinte dall'amministrazione eccede assai quello delle cause perdute.

Non bisogna poi dimenticare che una pubblica amministrazione ha debito imprescindibile di tutelare gli interessi dello Stato col massimo impegno, e quindi nello stesso modo che essa deve curare gelosamente l'adempimento degli impegni contratti verso i terzi, deve a sua volta esigere da questi l'osservanza dei contratti.

Ora, se nell'esecuzione di questi sorge qualche dubbio o nasce qualche contestazione, prima di cedere alle pretese avversarie, ella deve far valere le sue ragioni. A tal fine appunto le sono assegnati consulenti legali per illuminarla ed assisterla in tutti i suoi atti, e non si è che in seguito al parere dell'avvocato patrimoniale regio o sentito l'avviso del Consiglio speciale delle strade ferrate che l'amministrazione delle strade ferrate sostiene giudizi od addiviene a transazioni. Ma, se si stabilisse in massima che una pubblica amministrazione non deve aver liti, le esigenze degli appaltatori, i cavilli dei provveditori non avrebbero più limite, e quindi la di lei condizione sarebbe peggiore assai di quella di un privato qualsiasi. Del resto sempre quando l'amministrazione crede di poter ragionevolmente transigere non vi si rifiuta mai; e qui potrei citare il caso recentissimo di un appaltatore il quale domandava una indennità di lire 150,000; l'amministrazione gli offerse quanto a termini di giustizia e di equità poteva accordargli; ma egli non voleva accomodarsi e preferiva di far valere le sue ragioni in giudizio. Sollecitato ad evitare questa lite, esaminai io stesso l'affare e trovai che, a mio avviso, la somma acconsentita dall'amministrazione di lire 100,000 era un compenso dovuto non solamente in via di equità, ma anche in linea di giustizia.

Dichiarai quindi che, condannato dai tribunali, avrei forse dovuto pagar di più, ma che in coscienza non credevo doversi accordare somma maggiore.

Ciò inteso, l'appaltatore dichiarò che si accontentava delle lire cento mila.

L'amministrazione dunque deve in tutta coscienza far valere le ragioni dell'erario nel miglior modo possibile, e così in via giuridica quando vi è indotta dai consulti dei suoi patrocinanti, per mezzo di transazione tuttavolta che l'equità o l'interesse della pubblica cosa lo consentano; altrimenti operando, essa fallirebbe al suo mandato, ciò che spero non sia sin qui avvenuto.

**FARINA PAOLO.** Io intendo di aggiungere brevi parole alle osservazioni messe innanzi dal deputato Galvagno.

Per eludere la questione il ministro delle finanze affermò che trattandosi di una sentenza, il corpo legislativo non deve intervenire. Ma la sentenza era basata sopra un decreto che il potere esecutivo non aveva diritto di fare, perchè lesivo dell'eguaglianza che vi deve essere tra i cittadini. Giuste quindi in questo recinto suonarono querele per siffatta violazione dell'eguaglianza, che ebbe luogo quando ad una determinata classe si imposero vincoli da cui altre sono immuni.

E questo succede riguardo agli spedizionieri, quando i loro colli si fanno visitare, e si pretende ridurli a piccole proporzioni, mentre non si fanno visitare e ridurre i colli dei particolari.

Dunque il Parlamento ha diritto di intervenire, e di lagnarsi di questa violazione fatta col decreto del Governo.

Del resto io dimanderei al signor ministro: chi ha dato al Governo il diritto di monopolizzare quasi l'industria delle spedizioni come esso vorrebbe fare?

E dico quasi monopolizzare, perchè il Governo rovistando i colli degli spedizionieri e sostituendo al volume ed alla forma che essi presentano quella più dispendiosa e che a lui meglio conviene, e tenendo indirettamente con queste vessazioni a sostituire la spedizione propria a quella degli spedizionieri privati come suggeriva il ministro delle finanze, si viene in sostanza ed in ultima analisi a monopolizzare a pro del Governo l'industria delle spedizioni.

Questo monopolio poi è tanto più odioso inquantochè egli lo eserciterebbe in confronto di spedizionieri cittadini, e non in confronto degli spedizionieri esteri. E questi cittadini chi sono? Sono quelli cui il Governo fa pagare la tassa come spedizionieri e dei quali conseguentemente autorizza le operazioni di spedizione.

Ora io domando se quando il Governo fa pagare loro la tassa commerciale come spedizionieri, egli giustamente possa imporre indirettamente condizioni che loro precludano l'adito di fare spedizioni lungo la strada ferrata dello Stato.

Mi dice il ministro: gli spedizionieri per l'interno dello Stato sono inutili, e fanno pagare di più. Ma se fossero inutili e facessero pagare di più, nessuno ricorrerebbe a loro; e se il pubblico ad essi ricorre, è segno che vi trova la sua convenienza. Conseguentemente l'osservazione del signor ministro si distrugge da sè stessa. Io quindi spero che nella tariffa che sarà sottoposta alla Camera il Governo vorrà farsi carico delle osservazioni che oggi gli sono state fatte.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti l'articolo 1. (*Vedi sopra*)

(È approvato.)

« Art. 2. I centesimi addizionali per la riscossione delle imposte dirette sono conservati nella proporzione di quattro per lira. »

(È approvato.)

« Art. 3. Provvisoriamente e sino alla pubblicazione dei ruoli del 1855, la riscossione delle imposte e tasse dirette sarà operata su quelli del 1854, e nella misura in cui furono per tale anno stabilite. »

(È approvato.)

« Art. 4. In tutti i casi in cui all'epoca della formazione dei ruoli delle contribuzioni soggette alle sovrimposte divisionali, provinciali e comunali, alcuni dei bilanci delle divisioni e dei comuni non siano per anco approvati, le relative sovrimposte saranno ripartite nella misura e proporzione stabilita per l'anno antecedente, salvo il dovuto compenso nel riparto dell'annata successiva. »

(È approvato.)

« Art. 5. Nessun'altra imposta diretta od indiretta di qualsiasi natura potrà percepirsi a favore dello Stato, la quale non sia autorizzata colla presente o con altra legge che venga in avvenire sancita. »

(È approvato.)

« Art. 6. Nulla resta innovato quanto alle esazioni di diritti debitamente autorizzati per conto delle divisioni, provincie, comuni, corpi morali o particolari. »

(È approvato.)

« Art. 7. La facoltà concessa dall'articolo 5 della legge del

31 gennaio 1852 al ministro delle finanze di emettere Buoni del tesoro sino alla concorrenza di 20 milioni di lire in anticipazione delle imposte è rinnovata per tutto l'anno 1855 colle stesse condizioni dalla detta legge stabilite. »

**DI REVEL.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Il deputato Di Revel ha facoltà di parlare.

**DI REVEL.** Al momento di votare un articolo di legge cui si concede al Governo la facoltà di continuare un prestito, che da provvisorio, quale doveva essere, sembra invece diventar permanente, chiederei all'onorevole ministro delle finanze di far conoscere alla Camera qual uso egli abbia fatto di questa facoltà nell'anno che sta per finire, qual è cioè la somma di Buoni del tesoro che si trova in circolazione, qual è la loro scadenza, e segnatamente quali sono i portatori di siffatti titoli, cioè distinguendo quei Buoni che possono essere stati presi da' privati per collocamenti provvisori di stabilimenti che più o meno volontariamente ne abbiano assunti.

Credo che la mia domanda non possa essere indiscreta, quando veggo che or questa facoltà la si chiede nella stessa sfera che venne chiesta per l'anno scorso, quantunque (se stiamo alla relazione presentata su questo bilancio) il Ministero, mercè i 33,000,000 d'imprestito che gli sono stati consentiti, avesse speranza che nel 1855 non dovesse più ricorrere ad altri mezzi straordinari, ed anzi si giungesse al desiderato pareggio.

Stimo pertanto conveniente che il Ministero faccia conoscere la situazione a questo riguardo, nè mi commuove l'osservazione che mi si potrebbe fare, che cioè non convenga far conoscere al pubblico le condizioni reali del Tesoro. Mi ricordo che nella prima Legislatura, quando io aveva l'onore di reggere l'amministrazione delle finanze, in una circostanza in cui non era propenso a rendere pubblica ragione di cose avvenute nell'interno dei Consigli del Re, mi fu risposto da un deputato che il Governo costituzionale deve agire sotto una campana di vetro in guisa che tutto si possa vedere.

Io mantenni la mia opinione rispetto alle cose che si passavano nei Consigli del Re, che cioè non se ne dovesse dar conto alla Camera, ma quando io domando conoscenza di una condizione di cose che interessa così davvicino il credito, l'industria, il commercio della nazione, stimo di non essere indiscreto.

A questo riguardo, avvertirò, come diceva poc'anzi, che il signor ministro ci ha detto che se nel corso dell'anno 1855 non sorgessero circostanze imprevedute, egli non avrebbe più ricorso a mezzi straordinari per procacciare danaro. Conseguentemente io credo che siffatta relazione essendo stata presentata sin dal marzo scorso, ora che sono passati omai 9 mesi dopo quell'epoca, potrebbe egli confermarci vieppiù il senso di quella dichiarazione.

Ritornando ora sulla questione dei Buoni del Tesoro, io osservo che si chiede di poterli emettere, dicendo: la riscossione delle entrate è in ritardo, dunque è d'uopo che io abbia i mezzi per far fronte alle urgenze del Tesoro. Con ciò noi sottostiamo ad una spesa annua che varia dalle 400,000 lire alle 500,000 per servire agli interessi dei Buoni del Tesoro. Io credo che con migliori disposizioni si potrebbe far sì che le imposte entrassero a tempo debito, e che non si venisse alla fine dell'anno a chiedere tutto ad un tratto ai contribuenti il pagamento di contribuzioni che ripartite lungo l'anno verrebbero pagate assai più facilmente.

Dirò poi ancora che se l'onorevole ministro (ed in ciò io sono lontano dal fargliene appunto) è ingegnoso nel trar danaro dai contribuenti, dovrebbe anche esserlo altrettanto nel trovar modo di lasciarne loro alcun poco.

Così se invece di dare il beneficio delle anticipazioni ai capitalisti che gli somministrano il danaro, trovasse modo di dare uno sconto a quei contribuenti che anticipano il pagamento delle loro imposte, io credo che tutti ne profiterrebbero.

Ma, per ora non volendo entrare in siffatte questioni, io mi riassumo chiedendo al signor ministro di far conoscere, come dissi, quale sia stata la situazione dei Buoni del Tesoro, quale sia stata la circolazione di essi durante il 1854 sino al primo di questo mese, quale la somma di essi attualmente ancora in circolazione, quale la data delle scadenze e la natura dei portatori.

Io domando poi che veda modo di proporre un mezzo per cui i contribuenti che anticiperebbero le loro imposte possono godere di questo sconto, che il Governo è ora obbligato di fare ai capitalisti per far fronte alle sue scadenze. Chiedo infine se allo stato attuale delle cose il signor ministro possa prevedere di doversi valere di mezzi straordinari per soddisfare alle esigenze del servizio pubblico, indipendentemente da quelle misure finanziarie presentate sotto un altro aspetto e che fra poco verranno alla discussione della Camera.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. L'onorevole conte di Revel desidera conoscere qual sia l'ammontare dei Buoni del Tesoro stati emessi nel corrente anno, quale sia ancora l'ammontare di detti Buoni che si trovano in circolazione, e finalmente quali siano i portatori di essi.

Se io avessi potuto prevedere questa domanda, avrei portati alla Camera questi dati; se mi fossero stati richiesti solamente al principio della tornata, mi sarebbe stato facilissimo il poterli somministrare, giacchè il conto dei Buoni del Tesoro è tenuto perfettamente a giorno.

Per soddisfare al desiderio espresso, lunedì li deporrò sul banco della Presidenza.

Io non credo che l'onorevole conte di Revel desideri conoscere il nome dei portatori di tutti i Buoni (*No! no!*), ma bensì se vi siano dei corpi morali che ne abbiano; e di questo mi sarà molto facile il dar cognizione. Posso però dire già fin d'ora che non credo che i corpi morali abbiano Buoni del Tesoro in larga proporzione. Solo rimane, credo, la strada ferrata da Vercelli a Valenza, la quale ha ancora alcuni Buoni. Tutte le altre società di ferrovie sono state costrette a chiederne il rimborso, e non li hanno rinnovati.

L'onorevole conte di Revel si mostra poi alquanto sorpreso che il Ministero si trovi ancora nella necessità di ricorrere al debito galleggiante per far fronte alle spese correnti, e ricorda quanto il Ministero aveva già detto intorno ai bisogni dell'anno 1853, che cioè se nulla di straordinario fosse accaduto non avrebbe più ricorso a mezzi straordinari. Io credo che questa dichiarazione fu da me fatta al principio di quest'anno, e l'onorevole conte di Revel non può negare che in questo anno si sono succeduti molti avvenimenti che si possono dire e di più si possono sperare come straordinari.

Quando questo ministro fece questa dichiarazione, la guerra non era ancora dichiarata.

**DI REVEL**. Domando la parola.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Il ministro non ha potuto prevedere la invasione del cholera, ed i danni che ha recato al paese, cioè alle persone, e pur troppo anche alle finanze dello Stato; il ministro si lusingava che i raccolti sarebbero stati buoni, e che avrebbe cessato il flagello della crittogama; gli avvenimenti hanno tradito le sue speranze, ed io credo che la Camera non lo vorrà rendere responsabile di eventi che pur troppo non era in suo potere d'evitare.

Io non entrò punto ad indagare tutti i rami di prodotto i quali hanno o no corrisposto alle speranze, e la cui riscossione è stata molto ritardata.

Nel bilancio del 1854 erano state portate fra le entrate straordinarie l'alienazione delle azioni delle strade ferrate da Susa a Torino, e da Torino a Novara, che possiede lo Stato. Evidentemente le circostanze non furono favorevoli a queste alienazioni, e l'onorevole conte di Revel è troppo abile finanziere per voler consigliare al Governo una tale operazione in queste circostanze.

Si era portato tra le entrate l'alienazione dei terreni della cittadella ed il compimento della vendita di alcuni beni demaniali che era stata autorizzata negli anni precedenti.

Tutti sanno come la crisi economica vietò assolutamente una tale operazione, la quale sarebbe rovinosa in ora se si volessero esporre in vendita i molti terreni fabbricabili che possiede il demanio, e che il Governo è stato autorizzato a vendere.

Finalmente non v'ha dubbio che le circostanze dell'annata hanno resa molto più difficile l'esazione di varie imposte, e specialmente quella del canone gabellario.

Malgrado le sollecitazioni continue, incessanti del Ministero, molti e molti comuni non hanno ancora pagato che una piccola parte di quanto essi debbano allo Stato; non cessa il Ministero d'insistere, ma esso ha creduto dover usare qualche particolare riguardo a quelle località che sono state più bersagliate dal cholera.

Se poi vi fu ritardo nella confezione dei ruoli se ne può dare la causa alla necessità d'impiantare in un solo anno due nuove imposte, l'imposta cioè personale e mobiliare, e la nuova tassa patenti. Io credo che tutte le persone che si vogliono addentrare nel meccanismo delle imposte riconosceranno non essere impresa di poco momento il mettere in attività un'imposta diretta non di ripartizione ma di quotità, la quale conta più di 800,000 articoli, ed io credo che l'amministrazione che in pochi mesi è giunta ad impiantare una nuova imposta e a stabilire tutti questi articoli, non abbia fatto poco; senza contare tutto il lavoro che si è dovuto compiere per la nuova tassa patenti, la quale, come la Camera sa, è sopra principii assolutamente diversi da quelli secondo i quali era stata in vigore negli anni scorsi.

Ci è lecito sperare però che gli inconvenienti verificatisi negli anni scorsi non siano per riprodursi. Grazie al cielo non saremo nella necessità, io spero, di votare nuove imposte per l'anno venturo, e di organizzare nuovi servizi fiscali, quindi l'amministrazione potrà facilmente in pochi mesi preparare le matricole ed i ruoli del 1855, epperò io penso che la riscossione potrà cominciare, se non nei primissimi mesi dell'anno venturo, sicuramente fin dal mese di aprile e di maggio.

Però la Camera comprenderà di leggieri che avendo dovuto i ruoli del 1854 soffrire un tanto ritardo, e che la riscossione essendosi protratta sino al fine dell'anno, quant'anche i ruoli del 1855 potessero essere preparati nel primo o nel secondo mese, motivi di convenienza e di riguardo ai contribuenti richiederebbero che si lasciasse un qualche intervallo tra il pagamento dell'imposta del 1854, e quello del 1855.

L'onorevole conte di Revel vorrebbe che il Ministero sin d'ora dichiarasse quali siano i suoi progetti rispetto al 1855, e facesse conoscere se esso creda di poter sopperire ai bisogni dello Stato senza ricorrere a misure straordinarie.

Il Ministero ora è occupato a preparare il resoconto che, a tenore della legge sull'amministrazione centrale, esso deve

dare alla Camera. Tutti i dati sono già raccolti e si stanno ordinando, onde fra pochi giorni io avrò l'onore di presentare alla Camera un quadro della situazione delle finanze, e quando la Camera avrà sott'occhio questo quadro, io entrerà, se l'onorevole conte di Revel lo desidera, in maggiori spiegazioni sui progetti del Ministero.

Ripeto quindi quanto ai Buoni del Tesoro che il quadro, i dati richiesti dall'onorevole conte di Revel saranno somministrati alla Camera nella tornata di lunedì. Quanto ai progetti futuri del Ministero essi saranno annunciati contemporaneamente alla presentazione della situazione finanziaria.

Un'ultima interpellanza mi faceva l'onorevole Di Revel, colla quale vorrebbe che fosse fatta facoltà ai contribuenti di pagare per anticipazione mediante uno sconto.

In verità l'idea mi giunge affatto nuova; però sebbene per la prima volta si affacci alla mia attenzione, non credo che questo sistema sia praticato in altri paesi, e dubito assai che si possa in pratica stabilire utilmente. Se i contribuenti vogliono utilizzare i loro fondi, pagando per anticipazione le loro imposte, possono farlo prendendo dei Buoni del Tesoro; i Buoni del Tesoro si ricevono anche per somme tenui, e in tutte le tesorerie tanto del continente che della Sardegna, tanto del Piemonte che della Savoia; per conseguenza, chi ha danaro disponibile, può cambiarlo in questi Buoni, e ripeterne il pagamento in quelle tesorerie in cui ha ricevuto il buono; ma, ripeto, lo stabilire il pagamento per anticipazione è una complicazione tale nell'amministrazione dello Stato, e nella percezione delle imposte, che io ritengo che i risultati non risponderrebbero all'aspettazione dell'onorevole Di Revel. Quindi, salvo più maturo esame, e senza pronunziarmi in modo assoluto sopra una questione che si presenta per la prima volta alla mia mente, dichiaro che per ora non potrei sicuramente accedere al suo suggerimento.

**PROGETTI DI LEGGE: 1° CESSIONE AL GOVERNO DELL'ESERCIZIO DELLA STRADA FERRATA DA TORINO A CUNEO; 2° CONCESSIONE DELLA COSTRUZIONE DELLA STRADA FERRATA DA SALUZZO A SAVIGLIANO.**

**PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Ho l'onore di presentare alla Camera due progetti di legge.

Il primo diretto ad approvare una convenzione intesa tra lo Stato e la società concessionaria della ferrovia da Torino a Cuneo, per la cessione all'amministrazione pubblica dell'esercizio della sua strada ferrata. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1740.)

Col secondo si accorda alla stessa società la concessione di un tronco di strada ferrata da Saluzzo a Savigliano. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1749.)

**VALERIO.** Io bramerei di sapere dal signor ministro dei lavori pubblici quando sarà presentato il progetto di legge per la strada ferrata da Saluzzo ad Airasca.

**PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Il progetto della strada ferrata di cui fe cenno il deputato Valerio fu presentato è qualche tempo al Ministero dei lavori pubblici. Il medesimo, vista la difficoltà di prendere una decisione in ordine alla concessione di questa strada, per le rilevantissime questioni di pubblico e privato interesse cui essa può dar luogo, stimò opportuno, ad oggetto di illuminarsi sulla convenienza o meno sotto tutti i rapporti della chiesta concessione, di demandarne l'esame ad una Commissione d'in-

chiesta specialmente a tal uopo istituita; quando la medesima mi avrà fatto conoscere il suo parere, il Governo vedrà se sia il caso di proporre al Parlamento la concessione della ferrovia di cui si tratta.

**VALERIO.** Io prego il signor ministro di sollecitare la risposta della Commissione a cui ha fatto cenno, perchè colla presentazione del progetto di legge relativo al tronco di strada da Saluzzo a Savigliano si dà in certo modo la preferenza ad uno dei due sistemi e si dimostra, direi quasi, che non si tien conto o poco conto dei desiderii vivissimi esternati da due interessanti provincie dello Stato.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Fra i membri di questa Commissione vi sono due deputati i quali non sì tosto furono a Torino presero parte ai lavori della Commissione la quale so che si sta occupando con alacrità di questa pratica, nel cui merito perciò non è ora il caso di entrare.

Solo dirò in ordine alla preferenza di cui parla il deputato Valerio, che se egli esaminerà i motivi in base ai quali il Governo si fa a proporre alla Camera la concessione della ferrovia da Saluzzo a Savigliano, egli troverà, astrazione fatta della convenienza o no di costruire la strada ferrata da Saluzzo ad Airasca, utilissima ed opportuna l'esecuzione di quella da Saluzzo a Savigliano, la cui concessione al postutto non vi sarebbe plausibile motivo di negare alla società di Cuneo.

Del resto la Camera esaminerà il progetto di legge presentato e saprà apprezzare i motivi che lo dettarono. Avvertirò ancora abbondantemente che tanto il Consiglio provinciale di Saluzzo quanto una deputazione di quegli onorevoli cittadini a me presentatisi per sollecitare la concessione della strada da Saluzzo ad Airasca formalmente dichiararono che lungi dall'opporli alla costruzione della strada da Saluzzo a Savigliano, la riguardavano come una delle più interessanti comunicazioni diretta a porre vari cospicui mandamenti della provincia in pronta relazione col capoluogo e la città stessa di Saluzzo con quella di Cuneo, sede della divisione amministrativa.

Io credo quindi che la concessione di una linea non possa pregiudicare la concessione dell'altra.

**PROGETTO DI LEGGE PER UNA NUOVA TARIFFA GIUDIZIARIA IN MATERIA CIVILE.**

**RATTAZZI, ministro di grazia e giustizia e reggente il Ministero dell'interno.** Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge intento a regolare i diritti della tariffa giudiziaria per la procedura civile. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1754.)

Debbo notare alla Camera che si tratta di un'approvazione da cui dipende l'esecuzione del Codice di processura civile, poichè nella legge con cui venne il medesimo approvato avvi un articolo con cui è stabilito che non altrimenti possa essere quello messo in attività salvo che venga approvata questa tariffa giudiziaria.

Quindi prego la Camera di voler occuparsi di urgenza di questo progetto, altrimenti sarebbe difficile che pel primo aprile potesse andare in vigore, come è indispensabile, questo Codice di processura.

**PRESIDENTE.** La Camera dà atto ai signori ministri della presentazione degli anzi citati progetti di legge l'ultimo dei quali, se non si fanno opposizione, s'intende dichiarato di urgenza.

L'onorevole di Revel ha facoltà di parlare per una mozione d'ordine.

**DI REVEL.** Io riconosco che un ministro ha sempre la parola ogni qualvolta la chiede, ma non credo che, secondo il regolamento della Camera, si possa incoare una discussione sopra una proposta di legge fatta da un ministro e troncarne un'altra che, mi pare, ha qualche importanza.

*Voci.* Si rimandi a lunedì.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Io domando che sia rimandata a lunedì, in cui presenterò un quadro di Buoni del Tesoro.

*Molte voci.* Sì, a lunedì.

**LANZA.** Domando di dire solo una parola sull'altro incidente.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**LANZA.** Vi fu un deputato che pregò il ministro di sollecitare la Commissione nominata per esaminare la domanda di concessione di una strada ferrata da Saluzzo ad Airasca. Io faccio parte di quella Commissione e posso dire che essa non ha bisogno di sollecitazioni. Fu istituita alcuni giorni prima

che la Camera si riunisse, e si è già radunata. Essa non solo ha preso cognizione della domanda, ma ha già progredito nei suoi lavori, e credo che fra poco sarà in grado di presentarne il risultato al ministro dei lavori pubblici.

La seduta è levata alle ore 5 e 1/2.

*Ordine del giorno per la seduta di lunedì:*

Seguito della discussione sul progetto di legge per l'approvazione del bilancio attivo per l'esercizio 1855.

Discussione dei progetti di legge:

1° Per l'abolizione delle lotterie;

2° Per l'esercizio del peso sottile nel porto franco di Genova;

3° Per lo smercio dell'antica carta bollata;

4° Per indennità a mastri di posta.

## TORNATA DELL'11 DICEMBRE 1854

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

**SOMMARIO.** *Relazione sul bilancio passivo delle finanze per l'anno 1855 — Seguito della discussione del progetto di legge per l'approvazione del bilancio attivo del 1855 — Raggiungimento presentato dal ministro delle finanze sui Buoni del Tesoro in corso — Osservazioni del deputato Di Revel, e sue domande sullo stato delle finanze — Risposte ed informazioni del ministro medesimo — Repliche del deputato Di Revel, ed osservazioni del deputato Lanza — Approvazione dell'articolo 7, e quindi del progetto di legge pel bilancio suddetto — Istanza del deputato Canalis sul progetto di legge per una ferrovia da Savigliano a Saluzzo — Parlano i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, ed i deputati Buttini e Mantelli — Si dichiara d'urgenza il progetto sopraccennato — Presentazione di un progetto di legge del ministro della guerra sulle escavazioni delle arene e delle ghiaie dalle spiagge marittime — Discussione del progetto di legge per la proibizione delle lotterie — Domande e istanze dei deputati Di Revel e Valerio relatore sull'articolo 1, e risposte del ministro delle finanze — Approvazione di quell'articolo — Parole del ministro stesso e del deputato Quaglia per la conservazione dell'articolo 2 — Osservazioni ed emendamento del deputato Valerio — Approvazione di quell'articolo emendato e dei susseguenti — votazione ed approvazione dell'intero progetto di legge.*

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

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

5494. Lavagetti Domenico, frate dell'Ordine degli eremitani calzati di Sant'Agostino, dimorante in Genova nel convento di Nostra Donna di Consolazione, si rivolge alla Camera perchè, qualora il Governo sia per addivenire alla soppressione dell'Ordine cui appartiene, faccia sì che egli venga provvisto d'una pensione atta a sopperire alle imperiose necessità della settuagenaria età sua.

5495. Bruna Giuseppe, presidente della società degli operai di Lanzo, presenta una petizione identica a quella segnata

col numero 5492, tendente ad ottenere continuazione di lavoro e derrate a prezzi moderati.

**PRESIDENTE.** La Camera essendo in numero pongo ai voti il processo verbale della tornata precedente.

(La Camera approva.)

### RELAZIONE SUL BILANCIO PASSIVO DELLE FINANZE PEL 1855.

**LANZA, relatore.** Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul bilancio del dicastero delle finanze pel 1855. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1210.)