Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Votazione dei progetti di legge per aggiunta di spese ai bilanci 1854 e 1855;

2° Alienazione di un locale demaniale e costruzione di un nuovo edifizio ad uso di dogana in Arona;

3° Costruzione di tettoie nella stazione di Alessandria;

4° Ampliazione dell'ospedale militare di Alessandria;

5° Facoltà alle divisioni di Alessandria, Tortona, Novi e Genova di contrarre mutui per acquisto di azioni;

6° Introduzione in estimo dei beni censibili e non censiti.

TORNATA DEL 2 APRILE 1856

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Congedo ed omaggio — Votazione per squittinio segreto, ed approvazione delle aggiunte di spese ai bilanci 1854 e 55 — Discussione del progetto di legge per alienazione di un locale demaniale in Arona, e costruzione di un edifizio alla strada ferrata — Eccitamenti del relatore Cavallini, e risposte del ministro incaricato delle finanze — Osservazioni del deputato Torelli — Repliche del ministro e dei deputati Cavallini e Torelli — Approvazione dei quattro articoli, e quindi dell'intiero progetto — Votazione ed approvazione del progetto di legge per la copertura dello scalo della ferrovia di Alessandria — La Camera non è più in numero.*

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

CAVALLINI, *segretario*, legge il processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato dopo un quarto d'ora di aspettazione.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il deputato Nicolini chiede alla Camera un congedo di giorni 20, per motivi di salute.

(È accordato.)

L'intendente della provincia d'Acqui presenta alla Camera cinque esemplari a stampa degli atti della Sessione ordinaria del Consiglio provinciale del 1855.

Questi esemplari saranno deposti negli archivi e nella biblioteca della Camera.

La deputazione che deve assistere ai funerali per i morti nella battaglia di Novara, è convocata per domani alle ore 9 e 1|2 nelle sale della Presidenza della Camera. Coloro fra i deputati che vorranno trovarvisi potranno unirsi ad essa.

VOTAZIONE DI AGGIUNTE DI SPESE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la votazione per squittinio segreto dei due progetti di legge per spese in aggiunta ai bilanci del 1854 e 1855.

Si sono collocate due urne, ed i signori deputati sono pregati di porre il loro voto separatamente in tutte e due.

Risultamento delle votazioni:

Per l'aggiunta al bilancio 1854:

Presenti		105
Votanti		104
Maggioranza		53
Voti favorevoli	86	
Voti contrari	18	
Si astenne	1	

(La Camera approva.)

Per l'aggiunta al bilancio 1855:

Presenti		105
Votanti		104
Maggioranza		53
Voti favorevoli	88	
Voti contrari	16	
Si astenne	1	

(La Camera approva.)

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER ALIENAZIONE DI UN LOCALE DEMANIALE E PER LA COSTRUZIONE DELLA STAZIONE FERROVIARIA IN ARONA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno chiama la discussione sul progetto di legge portante alienazione d'un locale demaniale in Arona per uso della dogana, e costruzione di un nuovo edificio e tettoia presso la stazione della strada ferrata. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 754.)

La discussione generale è aperta.

CAVALLINI, *relatore*. Domando la parola.

Mi spiace che non sia presente il signor ministro delle finanze, al quale la Commissione, nella sua relazione, aveva rivolti due speciali eccitamenti: l'uno tendente a far cessare, o quanto meno a diminuire quel rigore male inteso che gli impiegati delle dogane esercitano nell'ispezione delle merci che transitano per lo Stato e che sono dirette all'estero; l'altro che ha per iscopo d'introdurre delle facilitazioni nel rilascio e nella visione dei passaporti dei viaggiatori.

In mancanza del signor ministro di finanze, io non posso a meno di pregare il signor ministro dei lavori pubblici perchè, per quanto dipende da lui, voglia tener conto di queste instanze, e quindi suggerire al suo collega di far cessare il più presto possibile lo stato attuale delle cose, per quanto riguarda specialmente la visita per parte delle nostre dogane, delle

merci che dalla Germania e dalla Svizzera si avviano per la strada di Arona e sono dirette a Genova pel Levante, e viceversa. È noto che pochi mesi or sono le nostre dogane incominciarono a mostrarsi alquanto difficili e severe anche nelle visite delle merci che da Magadino erano dirette all'estero, e viceversa, e che posteriormente col manifesto dell'8 gennaio prossimo passato, quasichè quel rigore non fosse sufficiente incaglio al nostro commercio di transito, si stabilì quanto segue, cioè:

« Sono avvertiti tutti i negozianti, spedizionieri e le altre persone che traggono mercanzie dall'estero, o ne spediscono per la via ferrata d'Arona e per mezzo dei piroscafi del lago Maggiore, che, se desiderano che le loro merci, all'introduzione in questi Stati od alla loro esportazione, non soffrano ritardo per il compimento delle formalità doganali all'ufficio di frontiera, dovranno accompagnarle con lettere di vettura o polizze di carico, in cui siano indicati la marca di ciascun collo, cassa, involto o pacco; la quantità e qualità precisa; il peso brutto e netto; il valore approssimativo della merce; il paese di provenienza, cioè d'acquisto, e quello di destinazione, e l'indirizzo del destinatario. »

Come vede la Camera, con queste prescrizioni le dogane disconobbero affatto la missione che esse sono chiamate ad esercitare sul commercio puramente di transito e, se le medesime non se ne fanno una più giusta idea, e non si limitano a quelle formalità che sono soltanto indispensabili per impedire la frode ai diritti dell'erario, il commercio di transito che si fa per la linea d'Arona non potrà a meno di soffrirne gravissimo e fors'anche irreparabile danno.

È impossibile che i negozianti e spedizionieri esteri sieno edotti tutti delle minutissime specificazioni contenute in quel manifesto, e possano poi ripromettersi di eseguirle o di vederle sempre eseguite; dal che avviene che, se una spedizione è fatta in modo il quale non sia pienamente conforme alle specificazioni contenute in questo recentissimo manifesto, i negozianti, gli spedizionieri, sono necessariamente obbligati a vedersi rotti, per lo meno a Magadino, i loro colli, e quindi a soffrire ritardo nella spedizione delle merci loro, ed a sottostare a maggiori spese non prevedute.

Questi inconvenienti non sono solamente temibili, essi già avvennero, e si deplorano col detrimento del nostro commercio di transito, e del nostro erario pubblico, che le dogane pur vogliono tutelare.

È cosa di fatto, che nessuno potrà al certo contestare, che alcune delle principali case della Germania e della Svizzera, appena ebbero conoscenza delle prescrizioni contenute nel detto manifesto dell'8 gennaio prossimo passato, spedirono immediatamente avvisi, e per mezzo del telegrafo, lo noti bene la Camera, ai loro corrispondenti, di sospendere tutte le spedizioni del Levante che erano dirette per la via di Arona, e di avviarle invece lungo quella dello Splugen, sulla quale, è doloroso il dirlo, ma è pur troppo vero, trovavano dal Governo austriaco ben maggiori facilitazioni.

Questi sono fatti gravi che non hanno potuto e non possono a meno d'influire grandemente sulla prosperità del nostro commercio di transito, e di diminuire anche le entrate dell'amministrazione delle ferrovie. Ognuno poi sa che il commercio una volta che sia avviato lungo una linea, difficilmente si riesce a sviarlo, a causa delle relazioni e degli interessi che lungo quella stessa linea si sono formati e costituiti.

Di questi fatti vivamente preoccupata, la Commissione ha creduto dovere suo di richiamare tutta l'attenzione del signor ministro delle finanze sopra questo argomento, perchè il più presto possibile ponga rimedio al male che si lamenta, derogando, ove d'uopo, a quel manifesto, che contiene disposizioni evidentemente eccessive per le merci che si ricevono ad una frontiera e si devono rimettere ad un'altra.

La Commissione è ben lontana dal voler attentare ai diritti delle dogane; essa vuole invece che le leggi intorno ai dazi d'entrata, sino a tanto che lo Stato sarà obbligato a mantenerli, siano eseguite. Nell'esecuzione delle leggi si può però sempre usare o rilassatezza o zelo smisurato. La Commissione crede che si debba evitare e l'uno e l'altro estremo. Fra le prescrizioni contenute nel manifesto dell' 8 gennaio prossimo passato, e quelle che possono essere soltanto necessarie a guarentire le dogane, che una merce giunta ad una delle nostre frontiere venga avviata direttamente ad un altro limite delle frontiere dello Stato, avvi evidentemente una grande differenza.

Quando queste merci unicamente destinate a fare passaggio attraverso il nostro paese, sono deposte, per esempio, a Magadino in vagoni piombati, e quindi rimesse nel porto franco di Genova negli stessi vagoni piombati, o viceversa, ogni pericolo di frode sembra bene manifestamente escluso; e questo sistema è appunto quello che dalle stesse nostre dogane si praticava nei primordi in cui la strada ferrata d'Arona fu aperta al pubblico; nè si sa il perchè non si sia mantenuto anche per l'avvenire.

Le lagnanze che si fecero intorno alle visite delle merci, specialmente di transito, voglionsi pur ripetere per quanto spetta alle visite ed ai rilasci dei passaporti nei confini dello Stato, intorno ai quali la Commissione vorrebbe che si applicassero le disposizioni vigenti in altri paesi, e specialmente nel Belgio.

(*Entra il ministro incaricato del portafoglio delle finanze.*)

Ivi... Ma, poichè entra in questo punto il signor ministro delle finanze, rinnoverò direttamente a lui gli eccitamenti che ora stava facendo al signor ministro dei lavori pubblici, perchè il Governo modifichi prontamente le disposizioni delle dogane, contenute nel manifesto dell'8 gennaio 1856, che sono di grave incaglio al transito delle merci nel nostro paese, ed introduca eziandio delle facilitazioni alle frontiere dello Stato nel rilascio e nelle visite dei passaporti dei viaggiatori.

Io non ripeterò qui le ragioni che già furono ampiamente sviluppate dalla Commissione nel suo rapporto, e voglio credere che il signor ministro di finanze si darà premura di provvedere ed all'uno ed all'altro bisogno.

LANZA, *ministro dell'istruzione pubblica, incaricato del portafoglio delle finanze.* I rimproveri mossi dalla Commissione all'amministrazione delle dogane per nuovi incagli posti al transito delle merci provenienti dalla Svizzera o da Genova per la Svizzera e per la Germania meridionale, io non credo abbiano fondamento.

Allorquando la strada ferrata venne aperta sino ad Arona, l'amministrazione delle dogane rimise nelle mani degli impiegati della strada il servizio dell'accettazione del transito delle merci, per modo che essi ricevevano i colli alla frontiera unitamente alle dichiarazioni del loro contenuto, e poi li rimettevano agli impiegati delle dogane.

Ma siccome questa amministrazione non era sicuramente in grado di conoscere tutte le cautele necessarie per impedire che le dogane venissero defraudate, ne avvenne che si dovettero ripristinare le discipline prima in vigore, richiedere cioè le lettere di vettura in cui fosse specificato il peso dei colli e la qualità delle merci. Ed è appunto a questo fine che ho pubblicato l'avviso il quale venne, per così dire, incriminato dalla Commissione, come se contenesse una cosa nuova, una prescrizione esorbitante, precauzioni tali da incagliare

gravemente il commercio; cosicchè, secondo essa, parrebbe che, dopo la detta pubblicazione, sia diminuita la quantità delle merci di transito, a vantaggio di altre vie, e particolarmente di quella dello Splugen.

Io stimo che questi fatti non sieno veramente esatti.

Darò lettura avantitutto del contenuto di questa circolare...

Voci. È già stata letta.

LANZA, *ministro della pubblica istruzione, incaricato del portafoglio delle finanze*. Se è già nota alla Camera, non farò che qualche osservazione in proposito.

Prima di tutto dirò che in essa non avvi una prescrizione di più di quelle che esistevano già antecedentemente, e che andarono in disuso solamente per qualche tempo, stante, non dirò il cambiamento d'amministrazione, ma l'apertura della ferrovia; dal che nacque una tal quale perturbazione nel servizio, cosicchè questo non era immediatamente sotto la sorveglianza dell'amministrazione delle dogane. Ma non si fece innovazione veruna; e queste stesse prescrizioni sono in vigore per le altre dogane; e ritengo anzi che nelle dogane austriache ve ne siano delle più rigorose, poichè, non solamente si fanno le visite, ma si aprono i colli e si prendono ancora altre precauzioni.

Del resto, la necessità di questa misura è facilmente dimostrata. Se non si richiedesse che, nella lettera di vettura con cui si consegnano alla dogana le merci di transito, venisse dichiarato il loro peso e la qualità, sarebbe facilissimo il defraudare le dogane, sostituendo altre merci di minor valore a quelle che fossero dichiarate essere preziose: cosa che accade di quando in quando, e che dà materia a contravvenzioni. È perciò necessario di conoscere il peso onde questo venga poi riscontrato all'altra frontiera donde escono queste merci di transito. Ma, si dice, i colli sono impiombati. Ciò non basta; vi è anche modo di sciogliere la cordicella impiombata e fare queste sostituzioni; sottrarre delle merci da questi colli; sostituirne delle altre di minor valore, e quelle di maggior valore spacciarle nel paese. Come dissi ciò accade di quando in quando, dunque certe precauzioni è indispensabile che le dogane le prendano.

Ma sono esse tali queste precauzioni da mettere incaglio a questi commerci? Io credo di no. Mi si dice che gli spedizionieri od i fabbricanti, i quali mandano queste merci, non possono conoscere le prescrizioni per tutte queste formalità. A questo io rispondo che le dichiarazioni, le circolari che riguardano le dogane sono conosciute perchè vengono diramate ovunque e pubblicate. Diffatti questa di cui ora si ragiona è pubblicata in quattro lingue: nella lingua inglese, nella tedesca, nella francese e nell'italiana. Del resto, sono cose notissime agli spedizionieri.

Nè si dica che gli spedizionieri non possono conoscere nè il peso di questi colli nè la natura delle merci, giacchè essi ricevono dai fabbricanti o dai negozianti contemporaneamente alla consegna delle merci, la minuta in cui tutto è specificato; perchè naturalmente lo spedizioniere ricevendo queste merci dal negoziante, è necessario che per suo discarico sappia e la qualità della merce e il suo peso e il valore di essa; giacchè incorrerebbe in una gravissima responsabilità se la ricevesse senza queste nozioni. Laonde ben si vede che non vale la ragione che queste circolari non sieno conosciute ovunque dal commercio, dacchè sono pubblicate nelle più ampie forme. Non vedo per conseguenza che vi sia impossibilità e nemmeno difficoltà per parte degli spedizionieri di far pervenire agli impiegati doganali che si trovano alla frontiera questi connotati. Una volta che esistono questi connotati, la perdita di tempo che si suppone esservi scompare da sè, e così è assai più difficile che il contrabbando possa aver luogo, e che avvengano contravvenzioni, perchè gli impiegati delle dogane hanno nelle mani i dati per conoscere se veramente la dichiarazione è conforme alla natura ed al peso della merce.

Difficilissimamente poi si potrà falsificare una lettera di vettura, stante la grave penalità cui andrebbe soggetto chi ciò facesse. Ma si fa osservare che, dopo queste precauzioni, il commercio di transito per quella linea è diminuito.

Dico che anche questo è erroneo. Un tal fatto non è confermato dai dati ufficiali. La circolare a cui si allude è in data dell' 8 gennaio 1856. Ebbene, ho qui i dati di confronto tra i colli introdotti per transito nello Stato dal mese di gennaio a quel di febbraio, cioè dopo questa circolare, e trovo che nel mese di gennaio transitarono per quella via 1980 colli, mentre che nel mese di gennaio del 1855 non ne transitarono che 882, quindi abbiamo un'eccedenza di 1098 colli. Nel mese di febbraio del 1856, dopo che si riposero in vigore queste provvidenze, che sono dalla Commissione tanto censurate, entrarono 2025 colli, mentre che nel febbraio del 1855 non ne entrarono che 891, quindi una differenza in favore di febbraio 1856 di 1134 colli; e così nei due mesi vi entrarono 2232 colli in più.

In quanto all'uscita poi dei colli delle merci di transito, vi è una leggerissima differenza nei detti due mesi in favore del 1855, cioè di 371 colli sopra un numero totale di 2700, differenza minima che non può imputarsi ai casi accennati dalla Commissione, e che riesce quasi impercettibile in confronto dell'aumento dell'introito.

Ora, se queste prescrizioni sono nocive per le merci di transito che entrano, lo dovrebbero anche essere per quelle che escono, e siccome vi è un'eccedenza sensibilissima in favore del febbraio 1856 nella totalità, non si può nemmen dire che il fatto abbia provato, colla diminuzione delle merci di transito, che queste prescrizioni nuovamente messe in vigore abbiano potuto nuocere al commercio.

Del resto, pensate, o signori, che, se è bene da una parte togliere per quanto è possibile le formalità inutili, le formalità che non servono ad altro che a far perder tempo e dare disturbi, d'altra parte poi, se volete che le dogane diano quel prodotto il quale corrisponda ai diritti che sono stati da voi sanciti, è naturale che non si possono porre da banda quelle cautele, quelle prescrizioni che si richiedono. Ma torno a ripetere che queste non possono per nulla impacciare il commercio, e non fanno altro che impedire le frodi; ed io credo, che è intendimento vostro che la frode sia impedita.

Non è guari che l'amministrazione venne avvertita da un suo corrispondente all'estero, che dovevano entrare pel porto di Genova, in un dato tempo, molti colli di merce sotto la dichiarazione di semplici cotoni non lavorati, mentrechè dentro vi esistevano in grande quantità delle stoffe di cotone di qualche valore. Si venne a riconoscere che diffatti questa denunzia era basata sul vero, e si fece la contravvenzione. Molti di questi fatti accadono: certe volte si mettono persino delle porcellane di gran valore nei cereali, vi si nascondono tabacchi e via dicendo. Si cerca, mediante questo pretesto del transito, di far passare di frodo merci preziose, perchè, una volta che queste sono entrate nello Stato vengono facilissimamente sottratte dai colli, e poi spacciate nel paese senza pagare verun diritto.

L'unico mezzo per impedire questi fatti sta adunque nella dichiarazione del peso dei colli e della natura delle merci che essi contengono, perchè con questi due dati è assai difficile il fare queste sostituzioni.

Parmi adunque che, dietro queste spiegazioni, cadano gli appunti che vennero fatti dalla Commissione riguardo al rigore eccessivo...

CAVALLINI. Domando la parola.

LANZA, *ministro dell'istruzione pubblica, incaricato del portafoglio delle finanze...* che l'amministrazione delle dogane usa, da qualche tempo, riguardo alle merci di transito che escono o che s'introducono nello Stato.

TORELLI. Io non voglio cominciare a rispondere al signor ministro con digressioni sopra il principio generalmente ammesso in tutti gli Stati, che bisogna adottare delle precauzioni per tutelare gl'interessi dello Stato. Su questo non v'è questione di sorta; tutto sta nell'applicazione. Per quanto sia indispensabile usare delle precauzioni, è naturale che, se si oltrepassa un dato limite, si convertono in vessazioni dannose ai privati ed allo Stato.

Io non disconosco come lo stabilire questo limite in modo preciso in una legge è cosa assai difficile, e convengo che, ammessa una legge non vessatoria, si debba ancora far bene attenzione nelle sue applicazioni, perchè si è in essa che si verifica se si eseguisca piuttosto alla lettera morta che nello spirito e nello scopo della legge.

La Commissione era venuta in cognizione di un fatto, cioè di quello che, negozianti di Basilea, di Zurigo e di Coira, quando appresero il citato manifesto, avevano dato ordine per telegrafo che più non spedissero le loro merci, come prima, per la via di Arona, ma che venissero rivolte sopra altre vie, quelle di Spluga o Chiasso; questo fatto è positivo.

L'onorevole ministro volle impugnarlo, adducendo in prova contraria il risultato stesso delle dogane.

Ma io comincio a fargli notare che questo confronto la Commissione non può accettarlo. Egli fece il confronto tra il gennaio del 1855 col gennaio del 1856. La Camera sa che la strada ferrata di Arona, non venne aperta che col 15 giugno del 1855, dunque il confronto, non essendo a parità di circostanze, non regge. Si aggiunga poi ancora il concorso della navigazione a vapore sul lago, che non era nè così regolare, nè così pronta come lo fu dopo l'apertura della strada ferrata, e si convincerà di leggeri che, se vi è stato aumento, lo fu per quelle cause, ma sarebbe e doveva essere maggiore, se non intervenivano quei rigori che deviarono molte merci.

E quello che accade per le merci, accade lo stesso per i passaporti. Anche qui si verificano durezze inutili, e citerò fatti che convinceranno la Camera della necessità di porvi pronto riparo.

Si dice: i passaporti ci vogliono, dunque bisogna visitarli. Lasciamo la questione di questa necessità; diciamo: gli Stati s'impongono reciprocamente questo peso; conviene assoggettarsi. Ma lo si può fare in molti modi, e parmi ben naturale che si debba fare in modo che non divenga una vessazione.

Vengono dal lago Maggiore stranieri con passaporti, discendono a terra per continuare la loro strada, ma prima devono dar conto della loro persona; hanno il loro passaporto in piena regola: che cosa si può pretendere di più da un forestiere? Nulla, mi risponderete; il viaggiatore ha diritto di continuare immediatamente la sua strada. Ebbene, non sempre le cose procedono in questo modo. È avvenuto, e lo do per positivo, che, non trovandosi il capo-posto al momento che arrivò il vapore, una persona non potè continuare il viaggio e fu obbligata ad attendere un'altra corsa. Anche qui abbiamo il caso delle applicazioni vessatorie di leggi, il cui scopo almeno non è certo la vessazione. Voi avete diritto di chiedere e vidimare questi passaporti, ma non avete quello d'impedire ad una persona di continuare il suo viaggio. Supponete che questo fosse stato un negoziante pressatissimo, supponete che già fossero in attività le linee transatlantiche che tanto ci occuparono ieri e ier l'altro, e l'individuo non avesse tempo a perdere onde arrivare in tempo; ma voi rovinate tutti i piani di quest'uomo! E perchè? Perchè un capo-posto non era al suo posto. Denunciatelo, e si troveranno mille scuse; si dirà che era fuori momentaneamente per causa di servizio, e che so io, che è una disgrazia, ma che vi è la legge e bisogna eseguirla. Per prima norma, si risponde, la legge non ha per iscopo la vessazione; dunque date tali disposizioni che si eseguisca senza che riesca vessatoria. Mettete due, mettete tre capi-posti, ma non si verifichi mai più che un viaggiatore in piena regola debba soffrire danno per causa non sua.

Ora applico gli stessi argomenti alla esecuzione delle leggi di dogana. Esistono e si devono eseguire; ma anche il loro scopo non è la vessazione, la legge non lo vuole, è vostro obbligo far sì che in realtà ciò non avvenga sotto il pretesto della osservazione letterale della legge.

Si afferma essere necessario che si sappia il peso dei colli. Sta bene; ma quando un negoziante dice che il peso di un collo è di 120 chilogrammi, e che invece si trovi essere di 121, è egli ragionevole che per questo si venga a fare un processo? Altro è dire essere necessario in principio che si conosca il peso dei colli, altro è il procedere a tal uopo con tal rigore, che quasi divenga impossibile l'eseguire questa legge.

Si dice che si debbe conoscere la qualità delle merci. Io ne convengo; ma avviene parecchie volte che si fanno grandi colli e vi si mette sopra *merci diverse*, in guisa che vi sono cotoni con sete, vi è filo con cotone, talvolta tutte tre assieme in proporzioni svariatissime. Se voi pretendete la letterale osservazione della legge, questa non si potrà più fare. Un filo di seta in una stoffa dichiarata solo cotone, basterà per essere in contravvenzione; un oggetto ommesso in una cassa che ne contenga centinaia basterà ancora per dar luogo a contravvenzione, quando pure l'oggetto rappresentasse un millesimo del valore complessivo. Ecco come anche coll'eseguire la legge si può divenire ingiusti.

Io confido quindi che il signor ministro vorrà dare disposizioni atte a fare sì che queste leggi siano eseguite con una certa latitudine, in guisa che si colpisca solo la mala fede; e quando un collo indicato 100 chilogrammi sia di 99 o di 101, non si corra a dichiarare contravvenzione, se evidentemente tutto il resto combina; e così, se le differenze sono minime, relativamente alla qualità, che talvolta è disegnata con diversi nomi nei diversi paesi.

Del resto, quando il collo che giunge ad Arona non esce dalle mani dell'amministrazione fuorchè a Genova, io non so perchè siano necessarie tutte queste descrizioni; le comprendo necessarie per quelli che in un punto o l'altro dello Stato escono dalle mani dell'amministrazione per entrare nel dominio dei privati prima di raggiungere la frontiera opposta, ma non sarebbe il caso fra Arona e Genova e viceversa.

L'importante si è che, lungo la strada, a questi colli non ne vengano sostituiti altri, la qual cosa non può succedere quando non escono dalle mani dell'amministrazione sino a Genova.

PRESIDENTE. Il ministro incaricato delle finanze ha la parola.

LANZA, *ministro dell'istruzione pubblica, incaricato del portafoglio delle finanze.* Mi compiaccio al sentire che l'onorevole preopinante abbia ammesso che sia necessario di avere specificati la qualità e il peso delle merci. Fatte queste due concessioni, cade il rimprovero mosso dalla Commissione,

giacchè questa circolare, che è stata censurata, richiede unicamente la lettera di vettura, in cui sia indicata la marca del collo, la quantità e qualità precise, il peso brutto e netto ed il valore approssimativo della merce.

Si dice poi che nell'applicazione si usa troppo rigore. Se questo è vero, allora il difetto non sta più nella circolare, ma bensì nello zelo eccessivo di qualche impiegato. Ma in questo caso bisogna dimostrare che vi siano impiegati troppo zelanti i quali incaglino il commercio, e che alcuni commercianti abbiano sofferti danni e ritardi nocivi tanto ad essi, quanto all'interesse delle strade ferrate; ed allora si rimedierà. Ma finora non si sporsero richiami a questo riguardo; e certamente, se alcun fatto di questa natura è a cognizione di qualche deputato, l'amministrazione sarà ben lieta di esaminarlo e di porvi riparo.

Del resto, se si volesse lasciare perfettamente libero il commercio di spedire colli di transito senza dare nessun conto della natura della merce e del peso, io ho per fermo che colla massa enorme dei colli che attraversano il nostro paese si potrebbe in fin dell'anno fare tali e tante frodi da recare una sottrazione evidente e cospicua nel prodotto doganale; perchè, se fosse vero che le merci escite dalle mani degli agenti doganali entrino in quelle di altri agenti del Governo, allora ammetterei forse anch'io che non sarebbero neppur necessarie tutte queste dichiarazioni; ma la cosa non è così.

Si rifletta che una buona parte delle merci di transito pel paese non sono sempre nelle mani degli agenti del Governo, perchè non vi sono dappertutto strade ferrate che prendano le merci ad una estremità della frontiera e le trasportino all'altra estremità. Queste merci medesime sono poi rilasciate in parte nelle varie stazioni delle strade ferrate, e prendono le vie ordinarie per andare a quel punto di frontiera per cui sono avviate.

Ora, è appunto quando escono dalle mani del Governo che può avere luogo la frode. Purtroppo, per quanta precauzione si usi nel fermare questi piombi onde impedire che, senza riconoscersi, si possano slacciare, si possano rompere, mentre si sa che l'arte della frode fa pure dei grandi progressi (non dirò che vada di pari passo con quella d'impedire gl'inganni); non si può mai dire di essere sicuri che qualche cosa non isfugga, e che vi siano precauzioni eccessive. Ed è un fatto constatato che parecchi sono pervenuti a sciogliere i lacci di questi piombi senza guastarli e ad intromettere od estrarre delle merci da questi colli, aggiustando poi la cosa in modo che alla frontiera era ben difficilmente riconoscibile questo fatto. Dunque molte formalità sono necessarie onde impedire le frodi, come è pur necessario, lo riconosco volontieri, di evitare tutte le fiscalità inutili. E diffatti è mio intendimento, è intendimento dell'amministrazione delle dogane che non si usino se non quelle formalità che sono assolutamente necessarie per impedire le frodi, lasciando tutte quelle che ad altro non servono che a disgustare e deviare il commercio, poichè non si può ignorare che tutto quanto si fa senza necessità si fa a danno del commercio.

Il Governo ha ugualmente interesse che le dogane fruttino come ha interesse che rendano le strade ferrate, e così vuolsi conciliare una cosa coll'altra. Ed a questo punto io faccio la più ampia dichiarazione che l'amministrazione procurerà di avvertire gl'impiegati delle dogane che sono alla frontiera perchè non vadano oltre di quelle formalità e precauzioni che sono strettamente necessarie per impedire la frode.

CAVALLINI, *relatore*. Io sono soddisfatto nell'udire che finalmente il signor ministro delle finanze ha riconosciuto che era il caso in cui si dovesse emanare qualche provvedimento in conformità degli eccitamenti della Commissione, avvegnachè egli ha dichiarato esplicitamente che avrebbe date le disposizioni necessarie perchè il rigore che si usa da taluno degl'impiegati nella ispezione delle merci che si spediscono da una frontiera all'altra sia temperato in modo che non si rechi danno al commercio di transito. La Commissione conviene col signor ministro che fa d'uopo conciliare l'interesse delle finanze con quello dell'amministrazione delle strade ferrate; solo ad essa duole vedere come il signor ministro persista ciononostante nel mostrare di credere che le prescrizioni contenute nel manifesto dell'8 gennaio prossimo passato non portino incaglio neppure al commercio di transito.

La Commissione ritiene che il signor ministro versa in errore, e che non sia difficile dimostrarlo. E qui innanzitutto debbo osservare che è inutile affatto l'indagare se in altri paesi, ed anteriormente anche presso di noi, fossero in vigore le disposizioni contenute in detto manifesto. Ad essa bastava provare che quelle disposizioni sono eccessive; e che siano tali ve ne convince la semplice lettura del manifesto, che esclude ogni commento.

La Commissione ha poi, e non senza ragione, ritenuto che le prescrizioni del manifesto fossero nuove, nuovissime, non si applicassero, cioè, anche per lo passato, perchè il medesimo fu pubblicato soltanto l'8 gennaio prossimo passato, e non fa cenno alcuno che fosse già stato in vigore in tempo anteriore.

Parlando di quel manifesto, il signor ministro disse che le disposizioni relative al peso netto e brutto ed alla quantità e qualità delle merci erano pure indispensabili.

Io invito il signor ministro a riflettere che il manifesto, oltre di quelle specificazioni, richiede ancora che consti del valore approssimativo delle merci, del marchio di ciascuna cassa, del paese di provenienza, cioè di acquisto, o quello di destinazione e l'indirizzo del destinatario.

Ma, domando io, quando il commercio è ridotto unicamente al punto d'introdurre in una delle frontiere dello Stato delle merci per trasferirle direttamente, senza alcuna interruzione, ad un altro dei confini dello Stato, quando il Governo si assicura quindi, e certamente egli ha tutti i mezzi per procurarsi questa certezza, che le merci stesse depositate in vagoni piombati, da cui non possono assolutamente più uscire durante il transito, giungano così dall'uno all'altro confine dello Stato, domando io come le dogane possano temere ragionevolmente di essere defraudate nei loro diritti.

Il signor ministro riconobbe la forza di questo argomento, epperciò fu tratto ad ammettere che il pericolo della frode non esisterebbe quando le merci fossero sempre rimesse alla frontiera ad un agente demaniale; se non che egli si affrettò di soggiungere che questi agenti del demanio non sono in ogni luogo costituiti. Io credo invece che in tutti i confini dello Stato vi siano, non uno, ma diversi agenti demaniali, se debbo giudicare dalle somme che veggo a tal uopo stanziate annualmente in bilancio.

Del resto, giova l'avvertire che la Commissione si limitò a parlare unicamente delle provenienze dalla Germania e dalla Svizzera, le quali, essendo dirette per l'Oriente, devono necessariamente recapitarsi al porto di Genova, dove il signor ministro delle finanze non vorrà al certo contestare che vi siano centinaia d'impiegati delle dogane i quali si trovino in grado di ricevere le merci e di consegnarle ai destinatari. Confesso poi che non so proprio comprendere perchè il

Governo, oltre l'ispezione ai confini di Magadino e Genova, voglia riservarsi la facoltà di farne altre anche lungo la strada e ad Arona, Novara ed Alessandria, chè a queste altre ispezioni mirano appunto le prescrizioni del manifesto dell'8 gennaio ultimo scorso, quantunque si tratti di merci che non debbano fermarsi in Piemonte, ma siano invece avviate in lontane estere regioni.

Il fatto poi addotto dalla Commissione, che alcune delle principali case della Svizzera hanno dato ordine di sospendere la spedizione lungo la via di Arona, è positivo, e non può essere contestato da alcuno, e nemmeno dal signor ministro di finanze, il quale potrà pure, quando che voglia, meglio accertarsene. Nè il confronto fra il movimento del gennaio e febbraio del 1856 con quello del gennaio e febbraio del 1855, come ebbe già a rettamente osservare l'onorevole deputato Torelli, qualunque ne sia il risultato, può rispondere alle obbiezioni della Commissione; perchè il confronto stesse, sarebbe necessario che le condizioni della strada ferrata di Arona fossero identiche nei due anni, lo che non sussiste; e perciò, anzi che col gennaio e febbraio del 1855, l'onorevole ministro avrebbe dovuto istitutire il suo parallelo coi mesi immediatamente precedenti al gennaio di quest'anno, ossia col novembre e dicembre dell'anno 1855.

E questo confronto io avrei tanto più volontieri preferito, in quanto che noi dobbiamo riprometterci che il nostro commercio, e quindi anche quello di transito lungo la strada di Arona, deve, la Dio mercè, seguire un avviamento sempre più crescente, mano mano che le relazioni andranno vieppiù consolidandosi ed estendendosi.

Quindi, quando pure nel gennaio e febbraio dell'anno corrente l'introduzione delle merci non sia scemata in confronto di quella che ebbe luogo nei corrispondenti mesi del precedente anno 1855, non è con questo ancora dimostrato che il manifesto dell'8 gennaio prossimo passato non abbia prodotto delle lamentevoli conseguenze, la conseguenza per lo meno della privazione di quei diritti che il nostro Stato avrebbe senza alcun dubbio riscossi se alcune delle primarie case della Svizzera, in vista di quello stesso manifesto, non avessero dato ordine che le merci loro fossero invece avviate lungo la via dello Spluga.

Del resto, l'onorevole ministro ha altresì ammesso che, se vi fu nei mesi di gennaio e febbraio di quest'anno maggior introduzione di colli nello Stato in confronto di quella dei mesi di gennaio e febbraio dell'anno scorso, ebbe però a verificarsi una diminuzione, sebbene leggiera, nella esportazione.

Ma che prova mai questo? Ciò prova appunto quanto si sostiene dalla Commissione, che, cioè, il commercio di transito per l'estero prende ora altra via; e questo è ciò che si vuole, per quanto è possibile, evitare.

Ricordiamoci che, se Genova ha un grande vantaggio su Trieste per il commercio coll'Occidente, Trieste invece ne ha pure uno di qualche conto su Genova riguardo a quello col Levante; e che quindi, se noi non useremo ogni mezzo a vantaggio del porto di Genova, questo, anzichè aumentare, sarà per diminuire di sua importanza.

Che poi alcuni impiegati subalterni usino soverchio rigore, è cosa pure di fatto; ma non istà alla Commissione di denunziarli. Il signor ministro ha in pronto i mezzi per conoscere ogni cosa; a lui basta denunziare i fatti in genere. Del resto, ripeto, siccome il signor ministro delle finanze dichiarò che non mancherà di dare le disposizioni necessarie perchè si possa conciliare l'interesse delle dogane con quello dell'amministrazione delle strade ferrate e del nostro commercio di transito, così la Commissione crede di non insistere più oltre a questo riguardo, e si limita a prendere atto di tale dichiarazione.

LANZA, *ministro dell'istruzione pubblica, incaricato del portafoglio delle finanze.* Pare che l'onorevole relatore abbia voluto in parte ritirare la dichiarazione fatta dal suo collega della Commissione, di non ammettere, cioè, che siano necessarie le precauzioni le quali sono stabilite in questa circolare. Quindi ne nascono i rimproveri che veramente si rilevano dalla Commissione medesima, e che il Ministero non può accettare, perchè avantitutto io giudico che queste precauzioni sono assolutamente necessarie. Non credo che si debbano spingere all'estremo, che si debba usare troppa fiscalità; ma ritengo che in genere è necessario conoscere la provenienza delle merci, conoscerne il peso e la specie, poichè senza di questo si possono commettere inganni. Ed a ciò non si è potuto assolutamente opporre nè ragioni nè fatti. Non basta il dire che queste merci siano consegnate in un vagone impiombato, che queste arrivano così alla estremità della frontiera, e che escono dallo Stato sempre sotto la sorveglianza del Governo, perchè, se così è per una parte, ciò non è però per tutte le merci di transito. Molte prendono altre vie che quella di Genova o di Arona, si diramano per le vie laterali, e vanno ad altri punti di frontiera per i quali non c'è strada ferrata, e per conseguenza in questi intervalli non sono più sorvegliate da alcun agente del Governo, ed è allora che può avere luogo la sostituzione degli oggetti. A queste difficoltà non si è risposto, e stimo che non si possa rispondere.

Ora converrebbe fare una distinzione: converrebbe diramare una circolare speciale per le merci le quali non abbandoneranno la strada ferrata da un estremo all'altro della frontiera. Volete fare questa distinzione? Ma mettiamo pure che convenisse farla; io dico che, ciononostante, non è ancora abbastanza cautelata l'amministrazione, perchè non sempre le merci sono sorvegliate nelle stazioni; bisognerebbe mettere in ogni scalo impiegati doganali che stessero sorvegliando che non si tocchino quei colli in alcun modo. Quindi, per le merci le quali corrono sempre lungo la strada ferrata da un estremo all'altro della frontiera, non converrebbe abbandonarle affatto senza usare queste precauzioni.

Quello che ho pertanto dichiarato lo mantengo, determinato di farlo eseguire, che non ci siano, cioè, troppe fiscalità, che non si usino troppi rigori; ma reputo che sia indispensabile di usare le precauzioni in quella misura che viene indicata nella circolare. Nè si dica che queste sono nuove prescrizioni, perchè qui si cadrebbe in un altro errore.

La circolare non contiene che le prescrizioni che esistevano prima, e che non vennero mai rivocate; caddero per qualche tempo in disuso per le ragioni che ho detto, cioè che il servizio non essendo ancora tutt'affatto ordinato quando si aperse l'ultimo tronco di strada ferrata da Oleggio ad Arona, ne venne che gl'impiegati delle dogane e quelli dell'amministrazione delle strade ferrate non conoscevano ancora bene le loro attribuzioni, in modo che questa sorveglianza di merci non era posta intieramente sotto gl'impiegati delle dogane, come non era intieramente posta sotto gl'impiegati delle strade ferrate; ed allora appunto, perchè non tutti gl'impiegati conoscevano queste prescrizioni, si lasciarono ineseguite per qualche tempo. Veduti i danni che derivavano da simile omissione, vennero richiamate in vigore queste disposizioni senza aggiunte.

Nè credo che l'argomento che io ho addotto, cioè dei dati statistici nell'introduzione dei colli di transito e sulla loro

uscita, abbia perduto di valore per le ragioni esposti dal deputato Torelli e dall'onorevole relatore, cioè che non si può stabilire un confronto tra il primo bimestre del 1856 ed il primo bimestre del 1855, per la ragione che pel primo bimestre del 1855 la strada ferrata non giungeva sino ad Arona.

Non perde per nulla di valore il mio argomento.

Che cosa ho io detto? Ho detto che la Commissione alludeva al fatto che, dopo questi rigori, era diminuita la massa delle merci di transito, ed io ho citato cifre le quali provano almeno che non è diminuita.

Ora, qualunque ne sia la causa, se sia la ferrovia che giunge sino ad Arona od altro, il fatto è che non è diminuita; e fino a tanto che non si adducono dati statistici tali da provare che veramente è diminuita, debbo ritenere che l'argomento addotto dalla Commissione è senza fondamento. Non voglio dire che quello da me addotto sia affatto concludente riguardo all'aumento; ma è concludentissimo per provare che l'argomento esposto dalla Commissione non ha alcun valore, essendo un fatto che il transito non ha diminuito, mentre la Commissione dice che ha diminuito, senza addurre cifre, senza citare ricorsi, dai quali apparisca che vi sono dei negozianti i quali abbiano provato gravi detrimenti per queste precauzioni.

L'amministrazione pertanto, se è disposta a provvedere, quando vi siano valide ragioni per ciò fare, allo stato presente delle cose non può assolutamente accettare le censure che le sono state dirette dalla Commissione.

TORELLI. È verissimo che ho incominciato a rispondere all'onorevole ministro coll'ammettere in genere che è necessaria l'indicazione del peso delle merci e la loro qualità; è però altrettanto vero che ho chiuso il mio discorso dicendo che, per le merci che entrano nei vagoni di Arona e vanno sino a Genova, mi pareva che si potesse fare una eccezione, poichè nel loro tragitto esse non escono dalle mani dell'amministrazione. L'onorevole signor ministro faceva una distinzione, ed io convengo pienamente con lui che non si può ammettere lo stesso principio per le merci che lungo la via passano in altre mani; ma l'aveva fatta anch'io questa distinzione; forse non mi sono espresso abbastanza bene. Ma persisto nel credere che per le merci che da Arona sono spedite direttamente a Genova sia possibile seguire il sistema che io invocava. Ad ogni modo, per non prolungare la discussione, pregherò l'onorevole signor ministro ad informarsi delle formalità che si usano nel Belgio, dove si verifica un grandissimo commercio di transito; egli vedrà che colà si sono adottate misure certamente meno pesanti per gli spedizionieri di quelle che abbiamo adottate noi. Io confido che questa misura di mettere in vagoni sicuri le merci che non devono più essere toccate finchè siano giunte al confine opposto sarà adottata.

Si è detto che le prescrizioni criticate dalla Commissione sono antiche, che non furono fatte in questa circostanza; ma quando cambiano i mezzi di trasporto, e quando con essi cambiano anche i mezzi di sicurezza, come sono quelli che presenta una strada ferrata, dove si mette una merce per non più toccarla che all'altro estremo dello Stato, sarebbe naturale che dovrebbero cambiarsi anche le disposizioni.

Essendo stato pubblicato in gennaio quell'avviso, la Commissione credette che fosse una disposizione nuova; invece con esso non facevasi che richiamarne in vigore un'antica, e si richiamava perchè era andata in oblio.

Dunque fino ad un certo punto si può dire che la riproduzione ha qualche cosa di nuovo, perchè subentra ad un sistema che facilitava di più, e per questo appunto si verificarono i fatti accennati della deviazione delle merci.

Del resto poi, essendo già persuaso il signor ministro che vuolsi avere i necessari riguardi nell'esecuzione delle leggi, onde non divengano vessatorie, avendo promesso che darà questi ordini, io conchiuderò sperando che si studierà anche il mezzo di agevolare quei transiti che lungo la via sono sempre in potere dell'amministrazione pubblica.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, si passa alla discussione degli articoli.

« Art. 1. È autorizzata l'alienazione del locale demaniale sito nell'interno dell'abitato di Arona, attualmente destinato ad uso di ufficio e di magazzino, nonchè di alloggio per gli impiegati di quella dogana, il cui valore è calcolato in lire 40,177 45, a termini della perizia formata dall'ingegnere provinciale Ferlosio in data del 7 giugno 1855. »

Lo pongo a partito.

(La Camera approva.)

« Art. 2. È approvata la spesa straordinaria di 162,000 lire da stanziarsi nel bilancio del 1856 del Ministero delle finanze, in apposita categoria col numero 144, per la costruzione in Arona di un nuovo fabbricato sulla sponda del lago Maggiore per uffizi e magazzini ad uso della dogana, e per la formazione di una piccola tettoia da destinarsi per il deposito provvisorio delle merci non soggette a formalità doganali, a termini della perizia compilata dall'ingegnere Mazzucchetti del 19 novembre 1855. »

(La Camera approva.)

« Art. 3. È pure approvata altra spesa straordinaria di lire 65,000, da stanziarsi sullo stesso bilancio, per la costruzione in attiguità al progettato nuovo edifizio di una grande tettoia per sosta dei convogli presso la stazione delle strade ferrate della stessa località, conformemente al calcolo di perizia formato dal prefato ingegnere Mazzucchetti in data del 5 maggio 1855. »

(La Camera approva.)

« Art. 4. Alle spese contemplate nella presente legge si farà fronte col prodotto di cui all'articolo 1 e per la rimanente somma coi fondi disponibili del bilancio attivo del 1856. »

(La Camera approva.)

Si passerà dopo allo squittinio segreto sul complesso.

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI UNA TETTOIA NELLA STAZIONE DI ALESSANDRIA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per costruzione di una tettoia nella stazione di Alessandria. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 764.)

La discussione generale è aperta.

Se nessuno domanda la parola, si passerà alla discussione degli articoli.

« Art. 1. È approvata la spesa straordinaria di 240,000 lire per la costruzione di una tettoia di copertura dello scalo dei viaggiatori nella stazione di Alessandria, secondo il progetto del signor ingegnere Mazzucchetti del 30 dicembre 1854. »

(La Camera approva.)

« Art. 2. Tale spesa sarà stanziata in apposita categoria da aggiungersi sotto il numero 46 *bis* e colla denominazione

Stazione di Alessandria, nel bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici pel 1856, e vi si farà fronte coi fondi disponibili del bilancio attivo dell'anno stesso. »

(La Camera approva.)

Si passerà allo squittinio segreto sul progetto di legge: alienazione di un locale demaniale in Arona per uso della dogana e costruzione di un nuovo edifizio e tettoia presso la stazione della strada ferrata.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti 102
Maggioranza 52
Voti favorevoli 83
Voti contrari 19

(La Camera adotta.)

Si passerà ora allo squittinio segreto sul complesso della legge relativa alla copertura degli scali della strada ferrata di Alessandria.

(*Succede un periodo di aspettazione di circa mezz'ora, perchè i votanti si trovino in numero.*)

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti 102
Maggioranza 52
Voti favorevoli 82
Voti contrari 20

(La Camera adotta.)

La Camera non trovandosi in numero, debbo sciogliere l'adunanza.

Prego i signori deputati a voler intervenire alla Camera con maggior sollecitudine, giacchè altrimenti non potremo sbrigare neanche i lavori più urgenti, cosa che è per tutti assai rincrescevole.

La seduta è levata alle ore 4 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Discussione dei progetti di legge:

1° Ampliazione dell'ospedale militare di Alessandria;

2° Facoltà alle divisioni di Alessandria, Tortona, Novi e Genova di contrarre mutui per acquisto di azioni;

3° Introduzione in estimo dei beni censibili e non censiti.