

**RELAZIONI SUI PROGETTI DI LEGGE: STABILIMENTO DI UN FARO ALL' ISOLA DEI CAVOLI; STABILIMENTO DI BERSAGLI IN TORINO.**

**SOMMEILLER**, relatore. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Présidence le projet de la Commission relativement à l'établissement d'un phare dans l'île dei Cavoli, en Sardaigne. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1065.)

**CAVALLI**, relatore. Depongo sul tavolo della Presidenza la relazione sul progetto di legge per lo stabilimento di bersagli in Torino. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 943.)

**PRESIDENTE.** Questi progetti e questi rapporti saranno stampati e distribuiti.

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

Discussione dei progetti di legge:

1° Spesa straordinaria per il prolungamento del molo nuovo in Genova;

2° Modificazioni alla tariffa doganale.

**TORNATA DEL 21 MAGGIO 1856**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

**SOMMARIO.** Omaggio — Discussione del progetto di legge per il prolungamento del molo nuovo in Genova — Istanze del deputato Costa A. concernenti la strada ferrata per comunicazione colla Svizzera, e spiegazioni del ministro dei lavori pubblici — Approvazione dei tre articoli e dell'intero progetto — Discussione del progetto di legge per modificazioni alla tariffa doganale — Emendamento del relatore Despine alla categoria 14, Cenci — Osservazioni del ministro delle finanze — È accettato — Proposizioni dei deputati Valerio e Cadorna C. per riduzione di dazio sui cenci e sulla carta — Osservazioni del relatore Despine e del deputato Michelini G. B. — Sono approvate — Proposizione del deputato Farina M. per riduzione di dazio sui legni per pavimenti, modificata dal deputato Valerio, del pari approvata — Votazione ed approvazione dei tre articoli e dell'intero progetto.

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

**FARINA P.**, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata, ed espone il seguente sunto di petizioni:

6162. Undici cittadini, componenti un Comitato eletto da una riunione valesiana, sottopongono alla Camera alcune considerazioni per dimostrare la giustizia e la convenienza che quella provincia venga conservata, sia nelle attuali condizioni, sia ampliandone i confini.

6163. I Consigli delegati di Varallo, Cravagliana, Parone, Morca, Camasco, Vecca, Rimella, Valmaggia, Borgosesia, Aranco, Mollia, Locarno, Boccioleto, Crevola, Rassa, Balmuccia, Rimasco, Rossa, Carcoforo, Breia, Sabbia, Rocca, Morondo, Campertogno, Pila, Piode, Scopello, Cervatto, Febello, Quarona, Civiasco, Cervarolo, Scopa, Alagna, Riva e Rima di San Giuseppe appoggiano caldamente l'indirizzo presentato dal Comitato valesiano per la conservazione di quella provincia.

6164. I maestri elementari del mandamento di Ottiglio;

6165. Id. di Racconigi e di Caramagna;

6166. Id. del mandamento di Casale;

6167. Id. della città di Savigliano, ecci-

tano la Camera a discutere e votare il progetto di legge sull'istruzione elementare.

**ATTI DIVERSI.**

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti l'approvazione del processo verbale.

(È approvato.)

Il conte Du Verger fa omaggio alla Camera di due esemplari di un suo opuscolo intitolato: *L'Ordine militare di Savoia e la Pace.*

Saranno depositi nella biblioteca.

**DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE RELATIVO AL MOLO NUOVO DI GENOVA.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge portante spesa straordinaria per il prolungamento del molo nuovo del porto di Genova. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1034.)

La discussione generale è aperta.

Il deputato Costa Antonio ha la parola.

**COSTA A.** La spesa per il prolungamento del molo di Genova è una di quelle che incontrerà o nessuna od una insignificante opposizione. Essa tende ad offrire l'approdo del porto ad un maggior numero di navigli, ad accrescere col

maggior sviluppo del commercio la ricchezza nazionale. Io sono ben contento di vedere da qualche giorno in qua la parola e l'attitudine dei ministri dirette all'incremento commerciale dello Stato; godo del come essi avvisino ai mezzi necessari al conseguimento di questo utile scopo, ma non posso nascondere la mia meraviglia come fra questi mezzi io non abbia veduto nè nelle loro parole nè nei loro scritti fatta alcuna menzione o nessuna allusione al mezzo più efficace e più sicuro di risultamento, quale sarebbe quello della strada ferrata della Svizzera a traverso del Luckmanier.

Credo che nessuno fra noi dubiti dei vantaggi incalcolabili che si aprirebbero al porto di Genova e quindi allo Stato collo effettuare quella grandiosa opera. Se qualcheduno ne dubitasse, io non avrei che a fare appello a diversi deputati che siedono in questa Camera; potrei citare le lettere scritte dal deputato Torelli a quel riguardo, ristampate a modo di opuscolo nel settembre del 1853; potrei citare l'opinione spiegata dal deputato Buffa all'epoca in cui era intendente di Genova. In quell'epoca, non appena il Consiglio di Bellinzona, con pronunciarsi favorevole a quella linea, veniva a togliere l'ultimo ostacolo che le si frapponeva, egli annunciava, pieno di gioia, al pubblico questa importante notizia, e lamentava quasi, la notte in cui gli era giunto il dispaccio, perchè non si fosse fatta corsa di qualche ora, onde accelerare di altrettanto tempo la notizia di quel provvedimento ai suoi concittadini.

Qualunque però sia il benefico risultato di quell'impresa, è un fatto che il nostro Governo esitò a pronunciarsi suo sostenitore. Non so da quali circostanze sia stata prodotta quell'esitanza; ma essa è passata già nel dominio della nostra cronaca.

Questa esitanza destò in non pochi il sospetto che il Governo volesse per avventura avversare quella linea. I sospettosi ragionavano in questo modo: è impossibile che i ministri disconoscano l'utilità di quella strada; essi l'avversano, o almeno non la promuovono. Perchè ciò? Perchè quella strada, portando benefici allo Stato, ne porterà anche uno diretto, immancabile, al porto di Genova. Il fatto si spiegava come un'invidia municipale.

Quando così si ragionava, erano momenti non remoti dal 1849; gli animi erano esacerbati da recenti sventure, che io non voglio ricordare. Tutti sappiamo come lo spirito di diffidenza e di discordia, forse a cagione del clima e delle condizioni del nostro suolo, trova più comoda stanza fra noi che altrove. Ma, se questi sospetti erano mal fondati sulle ragioni che io ho accennate, erano almeno certo compatibili.

Ad ogni modo il Governo, colla legge 5 giugno 1853, venne a tranquillare gli animi e ad estinguere questi sospetti.

Con quella legge si stabiliva all'articolo 6:

« Il Governo del Re tratterà coi Cantoni svizzeri interessati e col Governo federale per procurare nel modo più pronto e sicuro la costruzione della strada ferrata sulla sponda settentrionale del lago Maggiore sino al lago di Costanza, sia per mezzo della compagnia concessionaria della strada ferrata dal lago di Costanza a Coira, sia per mezzo di altra compagnia che si costituisca appositamente.

« Art. 7. Qualora in tutto novembre prossimo venturo venga costituita una compagnia la quale presenti serie guarantee di solvibilità, e voglia intraprendere la costruzione di detta strada ferrata, il Governo è autorizzato a concedere, mentre non è aperto il Parlamento, un sussidio che non potrà eccedere la somma di dieci milioni, rappresentata da equivalenti azioni posticipate nel godimento degli interessi. »

Al 17 settembre 1853, epoca che combina col citato pro-

clama del Buffa, l'unico dei Cantoni della Svizzera ancora indeciso si era pronunziato.

Con ciò era rimosso l'ultimo ostacolo che si frapponeva all'esecuzione dell'opera.

Le trattative continuarono in modo soddisfacente e piene di buone speranze in quanto al resto. Ma la guerra giunse malaugurata a frastornare, in mezzo a tante altre opere, anche questa.

Ora la guerra è cessata. Dappertutto sembra desiderarsi che sorgano imprese degne di essere accolte dagli speculatori. Io domando al Governo se e quando intenda di riprendere i fili rotti o sparpagliati che occorre di rannodare per l'eseguimento di quell'opera.

Credo che niuna occasione, per dirigerli cotale domanda, sia più opportuna di quella in cui lo vedo occuparsi del porto di Genova, e mi giova sperare che le dichiarazioni del Governo a questo riguardo saranno di felice augurio all'incremento del commercio del paese ed alla prosperità di Genova.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** L'impresa del Luckmanier è una di quelle che da parecchi anni hanno vivamente preoccupato il Governo.

Mi pare che, dalle cose stesse che l'onorevole preopinante ha dette, scende evidente la verità di questa mia asserzione, imperocchè il Governo non avrebbe certamente osato di venir domandando un così largo sussidio qual è quello di dieci milioni, se non avesse avuta l'intima persuasione che si trattava d'una delle opere più interessanti pel nostro paese in generale, e specialmente pel commercio di Genova.

Ma l'onorevole preopinante sa al pari di me che altra cosa è promuovere un'opera che sia sul proprio territorio, altra cosa è il promuoverne una che sia sul territorio altrui, anche quando ci mostriamo disposti ad allocar somme importanti in sussidio di quest'opera, e sa che queste difficoltà si fanno più gravi quando si deve trattare con un Governo, col quale, salvo tutto il rispetto per la Costituzione eccellente da cui è retto, non si può negare però che non sia di sua natura assai più malagevole di entrare in concludenti transazioni, di quello che non sia con altri paesi retti a diversa forma di Governo.

Colà si complicano gli interessi della Federazione con quelli dei Cantoni, vi è complicazione tra gli interessi stessi dei diversi Cantoni; il che già fece sì che si dovette lungamente discutere, e non si venne ad alcuna conclusione, nemmeno quando alla strada del Luckmanier fu assicurato il sussidio dei dieci milioni.

Dico che non si venne ad alcuna conclusione definitiva, perchè, quando il Cantone Ticino aderiva a prestare il suo assenso all'esecuzione di quest'opera, vi aderì però con condizioni tali che rendevano assai più difficile l'esecuzione medesima: perchè, nel tempo stesso che esso faceva la concessione ad una società che eseguisse il passaggio del Luckmanier, metteva per condizione che si dovesse contemporaneamente dar esecuzione ad altre linee di grandissima difficoltà, e tra le altre quella da Bellinzona a Lugano, e da Lugano a Chiasso ed a Como, per unirsi alla rete delle strade di Lombardia. Io credo che dalla rivalità di questa linea poco siavi a temere per le relazioni di Genova, la quale nel concorso sui mercati dei Cantoni avrà sempre un grande vantaggio, in confronto dei porti di Trieste, di Ancona e di Livorno; ma non è però men vero che, quando le cose si complicano, e, invece di assumere un'impresa limitata, le si dà molta estensione, le difficoltà di riuscire diventano sempre maggiori.

E difatti una società si costituiva, ma a che termine fu essa condotta? A nessun buon termine. Essa fece un meschinissimo deposito; lasciò spirare il tempo della concessione;

ne domandò un prolungamento e l'ottenne; ma scade anche questo. Il deposito fatto fu dichiarato perduto dal Canton Ticino, e la società non ebbe più esistenza. Oltre di che, pare che gli affari di questa società fossero male concertati, come lo mostra la fine infelice che fece uno de' suoi membri principali.

Noi dunque, a malgrado di questa larga promessa di dieci milioni non solo, ma dell'interesse vivissimo che aveva preso il commercio di Genova e della disposizione in cui erano i corpi morali di quel paese di sussidiare più largamente l'impresa, la quale chiedeva che il sussidio da dieci milioni fosse portato a venticinque, malgrado tutti questi sforzi, restammo, non solo senza avere alcun fondamento di esecuzione, ma neppure di costituita società. Però, appena le condizioni generali finanziarie si migliorarono, noi ci siamo rivolti ai nostri incaricati d'affari, ed abbiamo cercato di far rimettere in corso questa pratica. Ma abbiamo dovuto convincerci che non potevamo avere alcuna risposta definitiva, perchè nel Canton Ticino eravi chi studiava nuovamente quali fossero le comunicazioni più convenienti a quel paese, cioè quali passaggi delle Alpi si dovessero di preferenza favorire. Ed infatti nel Canton Ticino s'istituì una Commissione per intraprendere quest'esame. Questa fece il suo lavoro, e sono soltanto, credo, appena quattro giorni che dal nostro incaricato ci fu comunicata la conclusione da essa presa, la quale è stampata. E debbo dirlo con mio rammarico, benchè questa conclusione sia lungi dall'escludere il Luckmanier, si vede evidentemente dettata da uno spirito poco favorevole alle relazioni del Canton Ticino col nostro paese. Si vede preferita evidentemente la comunicazione del San Gottardo, e si vede più di tutte preferita la comunicazione colla Lombardia.

Io non prendo questi sentimenti della Commissione come fatto compiuto; ho sempre confidenza che il Governo del Canton Ticino, che conosce perfettamente i suoi interessi, non si accomoderà a queste idee della Commissione, le quali, ripeto, benchè sieno tutt'altro che avverse al passaggio del Luckmanier ed alla comunicazione col porto di Genova, pur tuttavia contengono l'insinuazione evidente, non solo che non si deve pensare esclusivamente a queste comunicazioni, ma di più con molto poca convenienza racchiudono una faccia d'egoismo al nostro Governo e agli interessi del commercio di Genova, quasichè, pensando a sè, il Governo non pensasse anche al maggior utile dei Cantoni svizzeri; soggiungendo che conviene pensare ad altre e più vaste relazioni e col porto di Livorno e col porto di Ancona e col porto di Trieste; e dimostrando di preferire a quello del Luckmanier il passaggio del San Gottardo e quello del monte Cenere, ed avvolgendosi in una farragine di considerazioni che certamente allontanano dallo scopo più sicuro e più immediato, e renderebbero sempre più difficile una conclusione definitiva.

Il Governo adunque, nello stato attuale delle cose, non ha potuto fare più di quello che ha fatto per mezzo dei suoi incaricati.

Si vede poi quanto assurda sarebbe la taccia che si vorrebbe darci di mire egoistiche. Certamente noi favoriamo soprattutto gli interessi del nostro paese, ma crediamo che in questo caso speciale, favorendo questi interessi, favoriamo nel modo più largo, nel modo più sicuro anche l'interesse del Canton Ticino.

Quando, per promuovere la formazione di una società seria, abbiamo promesso un sussidio di dieci milioni, era molto naturale che lo promettessimo per favorire essenzialmente il nostro commercio; e sarebbe molto strano che nel Cantone Ticino vi fosse chi pretendesse che, quand'anche a quel paese

giovasse meglio il passaggio del San Gottardo, noi dovessimo pagare dieci milioni per questo passaggio e per quello del monte Cenere, onde rendere la sua comunicazione più facile colla Lombardia.

Ecco quanto io posso dire all'onorevole deputato Costa. Da questo risulta che noi abbiamo sempre vivissimo desiderio di riuscire in questa impresa del Luckmanier, ma che sventuratamente ciò non dipende da noi soli, ma bensì dall'altrui volontà, la quale però, fidando nel sano criterio della maggioranza del popolo ticinese, speriamo d'aver favorevole; e confidiamo quindi di poter nuovamente venir a fare al Parlamento nuove proposte nel senso di quanto domanda l'onorevole preopinante.

**COSTA A.** Mi è molto grato l'aver udite le spiegazioni del signor ministro; dalle quali risulta che ancora si oppone all'esecuzione di quest'opera un'opinione dubbia emessa da una Commissione del Canton Ticino. Sarebbe opportuno che la relazione di quella Commissione ticinese venisse stampata.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** È stampata anche nei giornali svizzeri.

**COSTA A.** Allora mi dispiace non siamo ancora caduta sott'occhio.

Però, fatta di pubblica ragione, sarà non difficile alla stampa il far capire come l'interesse dello Stato sardo sia pur quello del Canton Ticino, tanto più che, qualunque linea questo fosse per prescegliere di fronte alla nostra, in nessuna troverebbe il vantaggio del sussidio di dieci milioni votati dal nostro Parlamento, oltre quello del municipio di Genova. E se il Governo si adopererà in questo senso col Canton Ticino, non dubito punto che egli finirà per pronunciarsi conforme ai nostri desiderii.

**PRESIDENTE.** Se nessuno domanda la parola sulla discussione generale, si passerà alla discussione degli articoli.

« Art. 1. È autorizzata la spesa straordinaria nuova di lire un milione novecento novantotto mila trecento quaranta per prolungare il molo nuovo del porto di Genova ed eseguire le opere accessorie, in conformità del progetto dell'ufficio centrale del servizio tecnico dei porti, spiagge e fari, in data 15 dicembre 1855. »

Lo metto ai voti.

(La Camera approva.)

« Art. 2. La spesa suddetta verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici ripartitamente come infra :

« Bilancio 1856. . . . .	L. 182,540
Id. 1857. . . . .	400,000
Id. 1858. . . . .	400,000
Id. 1859. . . . .	400,000
Id. 1860. . . . .	400,000
Id. 1861. . . . .	216,000
	<b>L. 1,998,540</b>

(La Camera approva.)

« Art. 3. Per l'applicazione della parte di spesa cadente come sopra a carico del bilancio 1856, verrà aperta nel bilancio medesimo apposita categoria, sotto il n° 49 quater, e colla denominazione: *Prolungamento del molo nuovo del porto di Genova.* »

(La Camera approva.)

Si passerà allo scrutinio segreto.

Risultamento della votazione :

Presenti e votanti . . . . .	106
Maggioranza . . . . .	54
Voti favorevoli . . . . .	89
Voti contrari . . . . .	17

(La Camera approva.)

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

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno chiama la discussione del progetto di legge per modificazioni alla tariffa doganale. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 662.)

La discussione generale è aperta.

Ove niuno domandi la parola, si passerà alla discussione degli articoli.

• Art. 1. Sono approvate le seguenti modificazioni di dazio alla vigente tariffa doganale...

(*Conversazioni su vari banchi della Camera.*)

Prego i signori deputati d'ascoltare l'enumerazione delle categorie, perchè si possano fare da quelli che ciò desiderano quelle osservazioni che credono opportune.

		Entrata		Uscita	
		Unità	Dritto	Unità	Dritto
<b>CATEGORIA XV.</b>					
Caoutchouc e Gutta-Perca	grezzo, concreto o liquido . . . . .	Kil.	100 2 50	>	>
	lavorato, puro o misto d'altre materie di cui forma la parte principale . . . . .		> 5	>	>
<b>CATEGORIA XVI.</b>					
Ghisa	in cuscinetti per strade ferrate		> 0 50	>	>
Ferro . . .	in ruotaie o raili per strade ferrate . . . .		> 1	>	>
	in bacchette rotonde del diametro da 4 a 12 millimetri, rotolato, in lunghezza almeno di 8 metri . . . . .		> 2	>	>
Piombo	in pani e rottami . . . . .		> 0 50	>	>
Stagno	in pani e rottami . . . . .		> 1	>	>
Zinco	di prima fusione in mazze grezze, in barre o lastre . . . . .		> 1	>	>
Rame	in pani, in rosette, ecc . . . . .		> 1	>	>
<b>CATEGORIA XVIII.</b>					
Tubi	in terra cotta per fognatura il mille . . . . .		> 1	>	>
<b>CATEGORIA XIV.</b>					
Cenci	pella fabbricazione della carta		> 1	> 100	6
Carta	bianca . . . . .	100	16	>	>

**DESPINE, relatore.** Pour éviter toute discussion relative-ment aux cenci, vu que dans l'ancien tarif il y a deux catégo-

ries de cenci : les cenci blancs et les cenci colorés, je crois qu'il serait mieux de dire : cenci di ogni qualità.

**CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri.** Riputerei miglior consiglio mantenere lo stato attuale delle cose ; se la Camera però opina in un altro senso, naturalmente non è questa una di quelle questioni che possa produrre una gran variazione. Nello stato attuale vi è un diritto sui cenci di lana e su quelli di colore, e un altro diritto d'uscita sui cenci bianchi ; la Commissione propone di stabilire un diritto uniforme e di aumentare così di due lire ogni cento chilogrammi il diritto sui cenci neri.

Questa disposizione tende a semplificare le operazioni, giacchè accade il più delle volte che, quando si presentano stracci all'esportazione, si trovano mescolati coi neri, coi bianchi, in guisa che si esigerebbe un grande lavoro se si avesse a fare siffatta separazione. Tuttavia, lo ripeto, se da un lato la disposizione festè accennata semplifica le operazioni, dall'altro è un po' ingiusta, giacchè colpisce di un eguale diritto materie che hanno un valore assai diverso.

I cenci neri sono adoperati quasi esclusivamente per il concime, mentre i bianchi servono per la fabbricazione della carta. Quindi, sebbene corra una gran differenza di valore tra questi cenci, con tale sistema si colpirebbero di un dazio uguale.

Però, farò osservare che in pratica questa disposizione non avrà verun effetto, perchè gli stracci che formano oggetto di gran commercio non sono i neri, ed anzi, se mal non mi appongo, noi ne importiamo per la concimazione dei nostri ulivi. Quello che costituisce vero oggetto del commercio di esportazione sono i cenci bianchi ; quindi, siccome non si muta il dazio de' cenci bianchi, in pratica la concessione di cui si tratta, che si farebbe ai fabbricanti di carta di Voltri, sarebbe più apparente che reale.

Siccome poi allato a questa concessione la Commissione ha presa l'iniziativa di una domanda di riduzione per la carta, io penso che praticamente la libertà del commercio ritragga un vantaggio da questa specie di transazione, quella cioè di ridurre il dazio della carta nell'entrata, e di accrescere a due lire quello sull'uscita dei cenci neri.

Date queste spiegazioni, io mi rimetto a tale proposito al giudizio della Camera.

**DESPINE, relatore.** Du moment que monsieur le ministre président du Conseil ne s'oppose pas à la proposition de la Commission, j'ai peu à ajouter. J'observerai seulement que la Commission a tenu à n'établir qu'une seule catégorie de chiffons, précisément sur la demande de l'administration des douanes, parce que les vendeurs de chiffons les coloraient artificiellement afin d'avoir un droit moindre à payer.

Par conséquent, en admettant un droit uniforme, non-seulement on facilite les opérations de la douane, mais on assure encore la régularité des opérations.

**VALERIO.** Domando la parola.

Io acconsento all'assimilazione ed all'aumento proposto per la categoria 14, ma domanderei che il ribasso fatto sull'introduzione della carta bianca fosse portato a lire 10 invece di lire 16.

L'uso della carta è grandissimo nel nostro paese, essendo la carta uno degli oggetti di generale e più estesa consumazione. Io non veggo che la produzione di questa merce debba costare di più nel nostro paese che negli altri paesi che ci circondano. Quindi io sono persuaso che i nostri fabbricanti sono in condizione di poter gareggiare vittoriosamente ad armi eguali colle fabbriche straniere.

Quando poi si osserva che i nostri fabbricanti dell'interno,

oltre il beneficio della località, che lascia le spese di trasporto a danno dei fabbricanti stranieri, avranno ancora un diritto protettore d'entrata di lire 10, ognuno ben vede che i nostri fabbricanti di carta rimangono amplissimamente tutelati, e che il beneficio che si fa ai consumatori non è estremamente grande. Ma tuttavia esso è tale che ci fa avvicinare passo a passo a quella libertà di commercio che è nei voti di tutti.

Quindi rinnovo la proposta che il dazio per la carta bianca sia ridotto da lire 16, come propone la Commissione, a lire 10,

**CAVOUR**, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri. Ammetto che si possa, senza timore di recar danno alle fabbriche nazionali, adottare una riduzione maggiore di quella proposta dalla Commissione; tuttavia mi sembrerebbe consentaneo a quanto si è praticato dalla Camera per altre industrie, di lasciare un certo tempo onde queste fabbriche si preparassero a meglio sostenere la concorrenza straniera.

Io stimerei quindi che si potrebbe ammettere la proposizione della Commissione, ma si dovrebbe stabilire che il dazio venisse ridotto a lire 10 al primo luglio 1857.

Onde dimostrare che la nostra industria può sopportare la concorrenza estera, indicherò un fatto che onora i nostri industriali, ed è che da alcuni anni i nostri fabbricanti di carta fanno una concorrenza attivissima alla carta francese nella vicina Lombardia, dove naturalmente incontrano questa carta senza il soccorso di nessun dazio protettore.

Se possono dare la carta in Lombardia ad egual condizione della carta delle manifatture francesi evidentemente potranno fornirla ai consumatori dell'interno.

So bene che questo si applica soltanto ad alcune pochissime fabbriche che hanno introdotti i mezzi più perfezionati in ordine alla fabbricazione della carta, e che possono competere colle migliori d'Europa. Avvi è vero un gran numero di fabbriche che non si trovano in queste condizioni; ma, dando ad esse un anno di tempo per prepararsi, e mantenendo ancora una protezione di 10 lire all'entrata e di 6 all'uscita degli stracci, se non sono poi in caso di sostenere questa concorrenza, peggio per loro.

**VALERIO**. Io aderisco alla proposta dell'onorevole signor ministro, quantunque pensi che si potrebbe senza pericolo alcuno procedere subito a questa diminuzione, e vi aderisco tanto più volentieri in quanto che l'esperienza mi prova che le domande fatte anteriormente finiscono per trionfare.

Io veggo che le domande che io faceva due anni or sono per la diminuzione dei dritti sul piombo, stagno, zinco, rame e ferro in bacchette, domande che mi vennero lungamente contestate nel seno del Parlamento, ora sono accettate dal voto unanime della Commissione e del Ministero, ed io sono persuaso che non andrà molto tempo che noi ridurremo ancora questo dazio a somma minore di 10 lire.

**DESPINE**, relatore. La Commission n'est pas en état de donner un avis raisonné sur la diminution qui est proposée; car elle n'a pas, sur la fabrication dont il s'agit, des données telles qu'elle puisse savoir si les droits de 10 francs suffiront, non pas comme droits protecteurs, mais comme droits suffisants pour soutenir la fabrication nationale du papier. Elle accepterait bien volontiers quelque chose au-dessous de 16 francs; néanmoins, ne pouvant pas émettre un avis raisonné, elle s'en rapporte, à cet égard, à la sagesse de la Chambre.

**PRESIDENTE**. Se nessuno fa opposizione, s'intenderà approvata questa modificazione da 16 a 10 lire.

(È approvata.)

La parola spetta all'onorevole Cadorna.

**CADORNA C.** Il dazio attuale di uscita sugli stracci è fis-

sato, se non erro, a lire 2 per gli stracci colorati, ed a lire 4 per gli stracci bianchi.

La Commissione propone un dazio uniforme di lire 6 per gli stracci di ogni sorta; questa proposta ha un duplice scopo, cioè quello di equiparare il dazio di uscita dei cenci di colore al dazio di uscita dei cenci bianchi, e quello altresì di rialzare in complesso il dazio di uscita che gravita sui cenci delle due qualità.

Finchè non si tratta che della equiparazione dei cenci colorati ai bianchi, in vista delle continue frodi che si fanno alla tariffa, io non avrei nulla ad opporre; ma quando si tratti di rialzare la tariffa anche sul dazio di uscita dei cenci bianchi, non posso associarmi a questa proposta e mi vi oppongo anzi, non tanto per l'entità della cosa in se stessa, quanto perchè con ciò la Camera verrebbe a sancire un principio in manifesta opposizione ai buoni dettami economici che condannano in genere tutti i dazi di uscita come assurdi ed ingiusti, e principalmente perchè la Camera si metterebbe in contraddizione manifesta coi principii economici sanciti fin qui.

La proposta è di poca importanza per sè, ma essa tocca ad un principio importantissimo di pubblica economia, ed il parziale regresso che ora si farebbe per un oggetto di non molta entità potrebbe essere in seguito invocato per essere quindi più largamente applicato in avvenire.

Quindi prego la Camera di voler ridurre il dazio di uscita, equiparato alle due sorta di stracci, a sole quattro lire, cioè al *maximum* del dazio che è attualmente fissato per gli stracci bianchi.

**DESPINE**, relatore. Je croyais que cette catégorie était déjà votée, et que la Chambre avait accepté le droit de six francs. Néanmoins, puisque la question est revenue en discussion, je ferai observer à l'honorable monsieur Cadorna qu'il s'agit ici d'un article tout à fait exceptionnel, et dont la sortie est défendue dans plusieurs Etats, où cependant l'on jouit d'une assez grande liberté de commerce. Chez nous même, la sortie en était défendue; lorsque nous sommes entrés dans la voie de la liberté commerciale, alors nous l'avons frappée d'un droit que nous avons cru convenable, c'est-à-dire d'un droit de 4 et de 2 francs.

Maintenant il résulte des détails donnés dans le rapport de la Commission que les fabriques très-importantes de la Ligurie, et surtout de Voltri, sont exposées à souffrir un dommage tel qu'il s'en est déjà fermé environ un quart, et que les autres tendent également à se fermer.

Alors qu'a fait la Commission? Elle a comparé nos tarifs avec ceux des autres pays où la sortie n'est pas prohibée, et elle a vu que dans ce pays là le droit à la sortie était taxé au moins à 12 francs.

En adoptant le droit de 6 francs, elle a donc cru se tenir amplement dans le système économique qu'on a adopté, et en même temps satisfaire à l'attente très-légitime des fabricants de papier.

**CADORNA C.** Gli argomenti addotti dall'onorevole relatore sono quelli che si sono in altre occasioni addotti per opporsi alla diminuzione o alla soppressione dei dazi d'uscita. Io non posso accettare, in materia economica e di tariffe il confronto che si vuol fare del nostro con altri paesi, perchè questa è presso di noi una questione giudicata.

Già da più anni noi stiamo occupandoci di tariffe ed andiamo man mano, gradatamente e prudentemente, applicando un sistema di sgravamento, del quale credo che non abbiamo ragione di lagnarci.

Ora, io domanderò come mai si possano ora invocare efficacemente argomenti che il Parlamento ha già condannati col

suo fermo contegno, coi suoi voti, replicatamente emessi su questa materia. Ripeto che i dazi di uscita sono dalla scienza condannati come assurdi, ed eminentemente ingiusti. Io so bene che gl'insegnamenti della scienza non possono essere applicati ad un tratto da uomini di Governo, ed il Parlamento ha già dimostrato come esso voglia conciliare i principii scientifici cogli interessi materiali nelle epoche di transizione.

Ora perciò, domando solo che non si torni indietro. Abbiamo fissato nella tariffa attuale che il dazio fosse di quattro lire al massimo; e perchè ritorneremo ora indietro, aumentando il *maximum* attuale, e rinnegando quei principii che abbiamo già adottati? Se noi entrassimo in questo sistema di accrescere quei dazi di uscita, che per lo passato abbiamo aboliti, od abbiamo diminuiti, noi andremmo manifestamente a ritroso. Io dunque sostengo la proposta che ho fatto, ed ho fiducia che il signor ministro delle finanze non vorrà opporsi a che il dazio di uscita degli stracci di ogni sorta, sia fissato a lire quattro, cioè sia equiparato per ogni sorta di stracci al massimo del dazio di uscita che impone attualmente la tariffa.

**MICHELINI G. B.** Come osservava il preopinante, contro l'aumento proposto dalla Commissione sull'esportazione dei cenci atti alla fabbricazione della carta, militano tutte le ragioni che hanno indotto i poteri legislativi ad abbassare i dazi allorchè si sono riformate le tariffe daziarie.

Col dazio che propone la Commissione escirà minore quantità di cenci, e ne avranno vantaggio coloro che fabbricano la carta, i quali otterranno a minor prezzo la materia prima. Per la concorrenza tra i fabbricatori questo vantaggio non spetterà loro, ma bensì ai consumatori della carta. Ma questo vantaggio sarà perfettamente compensato dal danno che, per l'abbassamento nel prezzo dei cenci, risentono coloro che li vendono. Dunque col vostro dazio sull'uscita non fate altro che togliere ingiustamente agli uni per dare agli altri.

Ma contro l'aumento del dazio sull'uscita dei cenci milita ancora la circostanza (di cui anche io posso attestare l'esattezza) accennata testè dall'onorevole ministro delle finanze, cioè che le cartiere del nostro Stato possono fare vittoriosa concorrenza sui mercati della Lombardia alla carta delle altre nazioni, quantunque attualmente il dazio d'uscita dei nostri cenci non sia che di lire 4. Abbisognano forse del favore, di cui vuole essere larga la Commissione, gli stabilimenti in cui si fabbrica la carta secondo i metodi primitivi, ma non quelli che hanno adottati i moderni perfezionamenti. Laonde non sarebbe nemmeno il caso di stabilire che la quota di dazio proposta dall'onorevole deputato di Pallanza avesse luogo dopo un dato tempo, come ci è proposto pel dazio sull'importazione della carta, perchè il dazio sull'esportazione dei cenci già è stato abbassato, e se si rialzasse, si farebbe un passo indietro, un passo retrogrado in economia politica. Per altra parte non bisogna fare variazione senza sufficiente motivo, perchè tutte le variazioni perturbano l'industria ed il commercio.

**VALERIO.** Quando ho dato il mio assenso, unitamente al signor ministro delle finanze, alla proposta della Commissione, io non ho inteso nè punto, nè poco d'indietreggiare.

Se si volessero applicare rigorosamente i principii di economia politica, bisognerebbe abolire tutti i dazi d'entrata e di uscita; ma non siamo ancora a quel punto, e Dio voglia che questo momento, in cui si possa abolire ogni dogana, arrivi il più presto possibile: ed io per affrettarne il fausto inauguramento, associerò sempre i miei deboli ai potenti sforzi dell'onorevole Michelini.

Disgraziatamente, di questi urti coi principii della scienza economica nella nostra tariffa doganale, ne abbiamo molti.

Quello che ci vien proposto non è un passo indietro, lo ha detto il signor ministro; qui vi è un compenso; da un lato, è vero, noi aumentiamo di un poco il diritto d'uscita dei cenci, ma dall'altro diminuiamo di molto il diritto protettore ai fabbricatori di carta, quindi rimaniamo poco presso nella situazione in cui eravamo prima; anzi dal lato economico, dal lato della libertà del commercio, facciamo un passo avanti, perchè il dazio sulla carta che era di venti lire, ora venne ridotto a sedici, e dietro la mia proposta, nel 1857, sarà ridotto a dieci lire.

Vede l'onorevole Michelini che è più larga la concessione che si fa mediante questo compenso alla libertà di commercio, di quello che si danneggia, o si proteggano le fabbriche di carta, aumentando di qualche poco l'uscita dei cenci.

Egli è per questo che ho concesso il mio voto, e se vi fosse veramente un passo indietro, io non l'avrei fatto.

**MICHELINI G. B.** Noi abbiamo abbassati i dazi tanto d'esportazione, quanto d'importazione di quasi tutte le merci. Siamo perciò entrati in una via liberale, che io chiamo progresso economico. Ora la Commissione ci propone di innalzare il dazio sull'esportazione dei cenci. Alla Commissione adunque io alludevo, lo dico francamente, dicendo che ci si propone di fare un passo indietro, un passo retrogrado.

L'onorevole deputato di Casteggio non è certamente retrogrado nè in politica, nè in economia politica. Difatti egli ha proposto di abbassare a lire 10 il diritto sulla carta bianca; e quanto all'aver egli acconsentito alla proposizione dell'onorevole ministro delle finanze, che tale abbassamento sia differito sino alla metà del prossimo anno 1857, anche io vi acconsento, perchè, se da una parte parteggio per le basse tariffe, per altra parte voglio che si abbassino gradatamente, lentamente, affinchè i capitali ed i lavori che sono consecrati ad un'industria protetta abbiano il tempo a discostarsene, se lo credono opportuno. In economia politica le riforme sono sempre utili ai consumatori, ma possono essere dannose ai produttori; ma quest'inconveniente si evita ove non facciansi in modo repentino.

Laonde si rassicuri e stia di buon animo l'onorevole deputato di Casteggio che il sassolino che io gettava non cadeva nel suo giardino.

**DESPINE, relatore.** Je demande la parole pour dire que la Commission n'accepte pas plus que l'honorable monsieur Valerio la réputation d'avoir voulu faire un pas en arrière; elle n'accepte pas du tout le compliment que veut lui faire monsieur Michelini. (ilarità) Seulement la Commission a considéré qu'il s'agit d'un droit que le Parlement avait d'abord jugé raisonnable et propre à sauvegarder à la fois l'intérêt du commerce et l'intérêt des consommateurs. Elle reconnaît aujourd'hui que ce droit est trop faible; en proposant de le modifier et de le porter à 6 francs, elle ne croit pas de tout s'écarter des principes économiques adoptés par le Parlement.

**CADORNA C.** Ho una sola parola da aggiungere.

Anche io ho profferita la frase *andare indietro*, e la sostengo. Per me andare indietro significa il retrocedere nel cammino della libertà di commercio, cioè nello sgravamento delle tasse che il Parlamento ha già stabilito. È un fatto incontrastabile che ora la Commissione propone di accrescere alcune di queste tasse. Ciò, dal mio punto di vista e da quello delle leggi sancite, è un andare indietro; sarà un andare avanti per l'onorevole Despigne; io nol so: ma per me è un andare indietro.

E noti bene la Camera che qui non si tratta, come diceva l'onorevole Valerio, di fare una proposta (nè io la faccio ora) di abolire il dazio.

Io accetto la proposta di equiparare il dazio più basso che esiste sui cenci colorati, a quello più alto dei cenci bianchi; l'uno è di lire 2, e l'altro di lire 4, e per fare l'equiparazione accetto che si porti per tutti a lire 4.

In verità anche questa adesione contiene in sé un lieve regresso quanto ai cenci colorati. Ma faccio notare, che ciò non si farebbe che allo scopo di ottenere la equiparazione dei due dazi senza abbassare quello maggiore, e che io ciò ammetto unicamente perchè il dazio anteriore di lire 2 in sostanza riusciva inefficace, dacchè si faceva frode alla legge.

Quando si tratta d'impedire che si faccia frode alla legge, tutti devono essere disposti a prendere le determinazioni necessarie a raggiungere questo scopo. Ma quando si tratti d'alzare persino il *maximum* del dazio attuale, e di portarlo a tassa maggiore, dal mio punto di vista è precisamente un andare indietro, perchè è un accrescere i dazi esistenti. Con ciò si accrescerebbe di lire 4 il dazio sopra i cenci colorati, e di lire 2 quello sui cenci bianchi.

Ecco come io spiego la frase di *andare indietro*, la quale, per conseguenza mantengo.

**PRESIDENTE.** La Commissione propone che il diritto di uscita per ogni cento chilogrammi di cenci sia portato a 6 lire: il deputato Cadorna propone invece di ridurlo a 4 lire.

Pongo a partito quest'ultima proposta.  
(Dopo prova e controprova, è adottata.)

La parola spetta all'onorevole Farina Maurizio.

**FARINA M.** Io proporrei un'aggiunta all'articolo 1 della categoria 13, concernente i legnami e lavori di legno.

In esso sono segnati i legnami non segati a lire 2 per ogni 100 chilogrammi; poi vengono subito dopo i legnami segati in tavole o foglie di un centimetro, o meno di spessore, i quali sono notati a lire 12 ogni 100 chilogrammi, e quindi vengono gli altri di uno spessore maggiore d'un centimetro. In questa categoria sono pure comprese le tavole che servono per palchetti, pavimenti, e così sono anche esse tassate a lire dodici. Una tariffa così elevata non può che impedirne l'entrata, ed ognuno sa come questo modo di lastricare conferisca al benessere delle famiglie ed alla salute, massime per quelli che sono condannati ad abitare i piani terreni. Per conseguenza io proporrei che si facesse un'aggiunta alla tariffa dopo le tavole segate d'un centimetro o meno, e che vi si collocassero le tavole o quadretti ad uso di palchetti per pavimenti tassandole a lire 3 o meno, se è possibile.

**CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri.** Il Ministero aveva già preso in considerazione questo inconveniente che è stato indicato dall'onorevole deputato Farina Maurizio. Alcuni anni sono furono presentati alla dogana *palchetti* costrutti nell'Oberland della Svizzera, ai quali, non ostante la miglior volontà di favorirne l'introduzione, non si potè applicare minor dazio che quello di 12 lire ogni cento chilogrammi considerandoli come oggetti di ebamisteria; e se il Ministero non ne propose la diminuzione, si fu perchè non si presentò più occasione di farlo non essendosi più sporti reclami. Ora, poichè la questione si presenta alla Camera, credo che sarebbe opportuno il ridurre il dazio a tre lire. Così stabilito il dazio, anche pei palchetti che si fabbricano in Svizzera, esso, per dir vero, è ancora elevato, ma è bene farne saggio.

Se l'esperienza proverà che questo dazio sia ancora troppo

grave, allora dico francamente che proporrò alla Camera una tassa più mite.

**VALERIO.** Mi pare che si potrebbe ridurre la tassa a solè due lire e riunire semplicemente quest'articolo all'articolo precedente, anche per semplificazione della tariffa. Io faccio questa proposta.

**FARINA M.** Io accetto questa modificazione.

**DESPINE, relatore.** Les membres présents de la Commission n'ont aucune difficulté à adopter la réduction proposée par l'honorable Maurizio Farina.

**CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri.** Io veramente credo che, se si vuole che entrino, bisognerà portare il dazio a due lire. I palchetti di lusso non si fabbricano all'estero, ma bensì nel nostro paese; i palchetti esteri che si fanno a minor mercato sono quelli di Svizzera, e questi non potrebbero sopportare un dazio molto elevato.

**PRESIDENTE.** Pongo a partito la proposizione dell'onorevole Farina M. modificata dall'onorevole deputato Valerio, di aggiungere all'articolo 1 della categoria 13: « In tavole o quadrelli intarsiati ad uso di palchetti per pavimenti, per ogni 100 chilogrammi lire 2. »

(È approvata.)

**VALERIO.** È inteso che l'articolo d'aggiunta della carta bianca, per cui ne rimarrà diminuito il dazio, rimane indietro?

**PRESIDENTE.** Senza dubbio.

Pongo ai voti l'articolo 1.

(È approvato.)

« Art. 2. La ghisa in cuscinetti ed il ferro in ruotaie, o raili dovranno essere esclusivamente impiegati nelle strade ferrate, e saranno sottomessi a tal fine alle cautele necessarie. »

(È approvato.)

« Art. 3. I cenci non potranno essere esportati alla rinfusa, ma dovranno essere sempre imballati. »

(È approvato.)

Si passa allo squittinio segreto.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti . . . . .	103
Maggioranza . . . . .	52
Voti favorevoli . . . . .	91
Voti contrari . . . . .	12

(La Camera approva.)

L'ordine del giorno essendo esaurito, sciolgo la seduta.

La seduta è levata alle ore 3 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di venerdì:

- 1° Bilancio interno della Camera (in Comitato segreto).  
Discussione dei progetti di legge:
- 2° Spesa per operazioni catastali in terraferma;
- 3° Spesa straordinaria relativa al faro dell'isolotto dei Cavoli;
- 4° Stabilimento di bersagli in Torino;
- 5° Bilancio del Ministero della guerra pel 1857.