

XLVII.

TORNATA DEL 2 GIUGNO 1876

PRESIDENZA BIANCHERI.

SOMMARIO. *Votazione a squittinio segreto sopra i disegni di legge: 1° per una tassa di bollo sui contratti di Borsa; 2° per autorizzazione a vendere a trattativa privata beni già ecclesiastici; 3° convenzione col municipio di Palermo per opere da eseguirsi in quel porto; 4° maggiore spesa per l'esposizione internazionale marittima di Napoli nel 1871. — Il deputato Mariotti presenta la relazione della Giunta del bilancio sullo schema di legge per la convalidazione di decreti reali di prelevamento di somme dal fondo delle spese impreviste per l'anno 1876 e il deputato La Porta la relazione sul bilancio di definitiva previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1876. — Discussione generale del progetto di legge per la istituzione di depositi franchi nelle principali piazze marittime del regno — Discorso del deputato Casalini contro il disegno di legge — Discorsi in difesa del medesimo dei deputati Negrotto, Maurogò nato, Podestà, De Amezaga, Branca e Ferrara. — Il ministro delle finanze presenta due schemi di legge per l'approvazione di contratti di vendita, e permuta di beni demaniali, e per l'abolizione dei diritti di ostellaggio. — Annunzio di una interrogazione del deputato Ercole sopra un'audace aggressione commessa sulla strada da Origgio a Felizzano. — Risultamento della votazione, e approvazione dei quattro disegni di legge segnati in principio.*

La seduta è aperta alle ore 2 35 pomeridiane.
(Il segretario Pissavini dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.)

VOTAZIONE SOPRA SCHEMI DI LEGGE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto sopra i seguenti progetti di legge:

Tassa di bollo sui contratti di Borsa;
Autorizzazione a vendere a trattativa privata beni già ecclesiastici;

Convenzione col municipio di Palermo per opere da eseguirsi in quel porto;

Maggiore spesa per l'esposizione internazionale marittima di Napoli nel 1871.

Si procederà all'appello nominale.

(Segue la votazione.)

Si lasceranno le urne aperte.

PRESENTAZIONE DI RELAZIONI.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Mariotti a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

MARIOTTI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione generale del bilancio sullo schema di legge per convalidazione di decreti reali per prelevamenti di somme dal fondo delle spese impreviste pel 1876. (V. Stampato, n° 51-A.)

PRESIDENTE. Invito l'onorevole La Porta a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

LA PORTA, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul bilancio definitivo dei lavori pubblici pel 1876. (V. Stampato, n° 36, allegato n° IX.)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER L'ISTITUZIONE DI PUNTI FRANCHI NELLE PRINCIPALI CITTÀ DEL REGNO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per l'istituzione di depositi franchi nelle principali città marittime del regno.

(Il segretario Massari legge lo schema.)

La discussione generale è aperta.

La parola spetta all'onorevole Casalini.

CASALINI. Prendo la parola contro questo progetto di legge, non perchè abbia illusione alcuna di farlo respingere, ma perchè almeno una voce si alzi nell'interesse della finanza.

Intorno a questa questione dei *punti franchi* furono talmente commossi gli interessi, esagerate le idee, che mi pare sia bene, in poche parole, precisare la questione nei suoi veri termini. Credo che nessuno pensi, che nessuno sogni di poter fare senza le dogane. Senza dubbio il commercio ha il diritto di essere tutelato e di non essere inceppato nei suoi movimenti; ma la finanza pure ha il diritto, diritto altrettanto forte, diritto che il legislatore deve altrettanto tutelare.

Se le merci si introducono direttamente nel consumo, allora la gabella è sempre direttamente pagata; ma quando la merce non va direttamente nel consumo, ma deve giacere depositata nel porto di arrivo, allora sorge la questione del modo con cui tutelare l'interesse della finanza, pel pagamento del dazio, al momento in cui la merce stessa sarà introdotta nel consumo.

Due sono i sistemi che sono seguiti: l'uno confida unicamente sulla vigilanza del corpo delle guardie doganali e degli altri impiegati; l'altro non si appoggia sulla sola vigilanza, ma vuole che la merce, quando viene introdotta nel magazzino, venga verificata e registrata a carico del detentore del magazzino, e che venga data la cauzione pel pagamento della gabella.

Finora nei nostri porti franchi si affidò l'interesse delle finanze unicamente alla vigilanza degli agenti doganali, ma colla soppressione dei porti franchi volle il legislatore italiano introdurre a cautela delle finanze anche l'altra cautela della dichiarazione e della registrazione.

Quindi la vera questione è questa.

Il pagamento del dazio si deve unicamente commettere alla vigilanza ed alla tutela degli agenti, ovvero, oltre alla vigilanza degli agenti, si deve avere un'altra cautela, cioè la dichiarazione, la registrazione della merce, la cauzione pel pagamento del dazio?

È inutile perdersi in dettagli; adottate o l'uno o l'altro sistema, i dettagli si possono modificare in varie guise.

È inutile confrontare gli articoli del nostro regolamento con quelli di altri regolamenti, paragoni così fatti sono sempre incompleti, e poi da un paragone incompleto si vuol dedurre una conseguenza che eccede il paragone stesso.

Così procede la relazione dell'attuale progetto di

legge; prende alcuni articoli dei nostri regolamenti, li confronta con altri articoli di altri regolamenti, trova che i regolamenti italiani sono più severi, e ne viene alla conclusione di abolire tutte le discipline doganali e di adottare i punti franchi.

Quale fu la legislazione italiana finora?

Nel 1865 fu fatta la prima legge per l'abolizione dei punti franchi, furono prorogati alcuni termini colla legge del 1867, ma ad uno ad uno i porti franchi sparirono tutti, tranne Genova che oppose una resistenza tale che diede origine a questo progetto di legge.

Guardiamo questo porto franco di Genova; la sua storia è completamente falsata, quando si crede che la legge del 1872 applicata nel 1875 abbia fatta cosa contraria al passato di quel porto franco.

Il regolamento di quel porto franco ai tempi della repubblica di Genova era quello del 1763; fu momentaneamente sospeso, alterato, modificato durante i Governi della rivoluzione francese, ma ristabilito dal Governo sardo all'annessione di Genova al Piemonte.

Le regie patenti del 30 dicembre 1814 all'articolo 4 decretarono: « sarà ristabilito coi medesimi regolamenti che erano in vigore sotto l'antico Governo di Genova. » Questo regolamento del 1763 era fondato sulla dichiarazione delle merci d'arrivo alla introduzione e sulla registrazione con annotazione a carico del proprietario o di chi teneva il magazzino.

Così fu fino al 1831, e fu soltanto nel 1825 che col manifesto della regia Camera dei conti venne limitata la registrazione a queste merci: tessuti, bonnetteria e passamanerie, mercerie e chincaglierie, pizzi ed oggetti di moda, libri stampati e carta stampata, orologi, lavori d'oro e d'argento. Questo fu il primo atto del Governo subalpino, il quale limitò l'obbligo delle dichiarazioni e delle registrazioni che sotto il regolamento genovese era assoluto.

Poi col manifesto camerale del 1831 fu stabilito coll'articolo 1: « L'obbligo di far registrare nell'ufficio dei commissari al deposito tutte le merci che si introducono nel porto franco di Genova onde tenerne conto aperto ai rispettivi negozianti cui appartengono, è abolito. »

Dunque la legge del 1865 che volle registrate a carico del magazzino le merci introdotte nel porto franco di Genova, non faceva altro che abolire il manifesto piemontese del 1831 e ritornare alle antiche disposizioni genovesi.

Non è a dire che il sistema della dichiarazione, registrazione e cauzione fosse una particolarità del porto franco di Genova, ma le stesse discipline sono

vigenti presso tutte le nazioni più commerciali; l'abbiamo in Francia e in Inghilterra.

Noi soli oggi ci mettiamo in una via la quale annulla la legislazione vigente, ed è contraria alla legislazione di tutte le altre nazioni commerciali; e per far rivivere una franchigia data dal Governo subalpino, e che ebbe vigore pochi anni, nel porto franco di Genova, si estende questo stesso privilegio a tutto il regno.

Di modo che il danno per la finanza che si volle togliere con abolire il porto franco di Genova, sarà aumentato per tutti i luoghi dove possa essere applicato.

Io credo che questa via sia pericolosa per gl'interessi della finanza. Tutti coloro i quali hanno retta la finanza dello Stato credettero che il porto franco di Genova, come era costituito, esente dall'obbligo della dichiarazione e registrazione fosse di danno rilevante alla finanza dello Stato. Questa era anche la convinzione dell'amministrazione alla scadenza fissata dalla legge del 1872, e tenne fermo il punto della legge, dispostissima ad accordare tutte le facilitazioni possibili. Conservata la sostanza, tutto il dettaglio era questione d'intendersi; ma da parte degli interessati, del commercio locale fu fatta una resistenza assoluta; si voleva tutto per il tutto, e si rifiutò, ogni concessione, quasi direi s'impedì di attivare tutte le facilitazioni possibili.

Ad onta di ciò con decreto del 1° agosto 1875, entro i limiti delle facoltà concesse al potere esecutivo, furono accordate molte delle facilitazioni, specialmente quella di potere deporre le merci nei capannoni, di fare la visita delle merci entro il recinto del porto franco, quella di poter fare le miscele con maggiore larghezza che non sia accordata dal regolamento dei magazzini generali; ed alcune altre di dettaglio secondarie. Furono ridotte le cauzioni quanto più fu possibile, tanto che per Genova sono, mi pare, il decimo solo di quello che sono per gli altri porti. Io credo che quella sia la via che in pari tempo tutela gli interessi della finanza e accorda sufficienti larghezze al commercio.

Nel breve tempo trascorso dall'abolizione del porto franco, i proventi della dogana nel porto di Genova non hanno punto scemato; vi fu è vero una piccola diminuzione nei primi mesi, ma questa sosta la si deve attribuire alla viva opposizione del commercio genovese; ciò non pertanto gl'interessi ripresero il sopravvento, ed il prodotto della dogana, per quanto ne ho memoria, nel 1875 fu superiore a quello del 1874. Nel 1874 infatti fu di 22,174,487 e nel 1875 di 22,549,173, ed il prodotto del primo trimestre di questo anno non accenna ad una diminuzione.

Vi sono senza dubbio delle questioni speciali che sorgono da disposizioni del regolamento doganale e della tariffa doganale, ma esse non toccano punto il merito intrinseco della questione di principio; sono dettagli che si possono correggere e modificare in occasione della revisione della tariffa o del regolamento doganale, dappoichè il regolamento non è intangibile, non è una cosa sacra; tutte le disposizioni secondarie si possono modificare.

Per esempio, la questione dei zuccheri per la quale si è tanto gridato, non dipende dall'obbligo della registrazione, ma unicamente dalla legge del 1872 che esacerbò il sistema delle tare, sistema che si può benissimo modificare, adottando anche, se vuolsi, un sistema daziario affatto diverso senza abolire la registrazione delle merci introdotte; così pei *cali* i quali, fissati nella tariffa doganale, si possono anche essi modificare: non c'è niente di assoluto.

Se c'è qualcosa nelle disposizioni delle nostre vecchie tariffe di eccessivo per il petrolio e per altre merci, si possono correggere; ma perchè alcune disposizioni del regolamento doganale portano conseguenze un po' gravi al commercio, il cavarne la ragione di mandare tutto all'aria, e di fissare che in tutte le città commerciali si possano mettere dei depositi di merci senza obbligo di dichiarazione, di registrazione e di cauzione, io credo che sia andare incontro ad un gravissimo pericolo per le finanze, pericolo che fu sempre sentito da tutti coloro che ressero l'amministrazione delle finanze, dal Governo dell'antico Piemonte fino a quello del giorno d'oggi.

NEGROTTO. Signori, è naturale che l'onorevole Casalini sia sorto a difendere una tesi contraria alla nostra: la sua posizione nella precedente amministrazione gliene faceva, per così dire, un dovere. Ma nello scorgere oggi deserta l'Aula da quelli fra i suoi colleghi che come lui propugnavano un sistema condannato presentemente e dal Ministero e dalla Commissione, deve capirsi che la sua non è altro che una difesa *in extremis*; una protesta in onore della sua bandiera.

La questione su cui l'onorevole Casalini si è diffuso maggiormente è stata quella del pericolo che i depositi franchi presentano per il contrabbando. Quindi io mi atterrò specialmente a difendere la legge da questo lato, non senza entrare in qualche argomentazione che valga a dimostrare la grande utilità che dall'istituzione dei depositi franchi sarà per ritrarne il commercio nazionale, nè avrò d'uopo, signori, d'intrattenervi troppo lungamente, perocchè confido nel valido appoggio che saranno per darmi gli onorevoli colleghi che dopo di me avranno la

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1876

parola in favore dello schema di legge che ne sta dinanzi.

Disse l'onorevole Casalini che, allorquando colla legge 11 maggio 1865, sono stati aboliti i porti franchi di Livorno, di Messina e di Ancona, il porto franco di Genova resistette.

Qui mi giova far notare una circostanza, ed è che appunto la disgrazia del deposito franco di Genova si deve in gran parte attribuire alla confusione che si è fatta nei nomi di porto franco e deposito franco, talchè i porti franchi quali erano quelli testè citati dall'onorevole Casalini e che furono soppressi colla legge del 1865, erano vere città franche come lo furono Catania, Civitavecchia e Venezia, mentre invece a Genova si ebbe sempre fin dalla sua istituzione, nel 1660, non già una città franca, ma bensì un vero e pretto deposito franco.

Da ciò ne avvenne che, conglobata nella legge dell'*omnibus* finanziario, del 1872, la domanda di abolizione di quel deposito franco, era naturale che la Camera, ritenendo che tale istituzione fosse conforme ai porti franchi o città franche, alle quali ho testè accennato, ne decretasse pure la soppressione, perchè credeva di riparare ad un'ingiustizia, lasciando sussistere un'istituzione, mediante la quale i cittadini di Genova potessero servirsi delle merci che andavano in consumo senza pagare il dazio, e quindi fosse costituita una differenza di trattamento tra Genova e le altre città del regno, differenza che se realmente fosse esistita, non avrebbe certo avuto ragione di essere, ed io pure ammetto avrebbe costituita un'ingiustizia.

Mi rammento che in quella circostanza un nostro onorevole collega, ora senatore, se non mi inganno l'onorevole Casaretto protestò, a nome dei deputati Liguri, contro l'ingiustizia che stava per commettersi, ma, per quanto fosse la sua voce autorevole, si ebbe la sorte, che del resto noi tutti ci aspettavamo, che non gli si desse ascolto, e la soppressione del deposito franco di Genova fu dalla Camera decretata.

L'onorevole Casalini vi dice: i benefizi che godeva il deposito franco di Genova, che egli denomina porto franco e di cui ho ora spiegata la differenza alla Camera, datano fin dal 1831, nella cui epoca vigeva il regolamento presso a poco eguale a quello che è stato in vigore fino al 19 aprile dello scorso anno, giorno in cui fu eseguita la soppressione di quel deposito franco.

E qui debbo, signori, farvi rilevare una circostanza che credo abbastanza importante. Chi fu che ridonò alla città di Genova il beneficio del deposito franco, che le era stato tolto dal Governo di Vittorio Emanuele I? Fu il re Carlo Alberto, il

quale, non appena salito sul trono, riconosciuta la diminuzione degli introiti doganali, il danno e la perturbazione portata al commercio, providamente rimediò all'errore commesso dal suo antecessore ripristinando con immenso beneficio dell'erario e del commercio il deposito franco di Genova. Ed io, ricorrendo forse troppo spesso a parlarvi, signori, di quel deposito franco, sappiate esserne la ragione che, siccome nella legge è detto potersi istituire depositi franchi nelle principali città marittime del regno, e siccome l'unico deposito franco che esisteva in Italia era quello di Genova, è evidente che io non possa di nessun altro portarvi il paragone all'infuori di quello della mia città natia.

Sarà così in grado la Camera di farsi una giusta idea del modo onde era costituito il porto franco di Genova prima della recente sua deplorabile abolizione, e quindi del modo in cui dovranno essere costituiti i locali da destinarsi per depositi franchi nelle altre grandi città marittime.

Si disse dall'onorevole Casalini, che noi vogliamo perpetuare in Italia quello che dalle altre nazioni non si è mai adottato.

Risponderò tra poco a quest'osservazione dell'onorevole Casalini; per ora dirò soltanto come stanno e come staranno, certamente, le cose, allorchè saranno istituiti i depositi franchi.

Il deposito franco di Genova è cinto di mura alte, credo, dodici metri, ha una superficie di 13,000 metri quadrati, con porte verso il mare e verso la città, e consta di undici grandi fabbricati a tre piani nei quali trovansi i magazzini. Egli è in quel recinto che saranno permesse le scelte, le miscele e la depurazione delle merci, per poterle poi, come al commercio meglio convenga, esitarle pel consumo nell'interno dello Stato o riesportarle all'estero.

Evidentemente è questo un beneficio enorme, poichè le navi, e specialmente le navi a vapore, possono colla maggiore facilità collocare le loro merci nel deposito franco, ove i negozianti hanno agio di fare quello che credono. Così si agevola moltissimo anche il commercio di cabotaggio, favorendo immensamente anche la nostra navigazione.

Non ho d'uopo inoltre di osservarvi, o signori, che, agevolandosi al commercio il mezzo di potere sostenere la concorrenza straniera, naturalmente non si fa semplicemente un beneficio al commercio, ma si favorisce così lo sviluppo della ricchezza economica del paese. E un altro vantaggio indiretto si reca allo Stato, poichè grandi case commerciali, le quali trovano di poter fare le loro operazioni con facilità si stabiliranno in Italia, con non poco utile allo Stato, anche per i maggiori proventi

che percepirà di ricchezza mobile. Nè più accadrà che case commerciali, spinte dal loro tornaconto, abbiansi a recare a stabilirsi all'estero.

Or bene, anche questo è un danno che si recherebbe alla finanza. Indiretto, se volete, ma pur sempre un danno.

L'onorevole Casalini diceva: che noi vogliamo perpetuare in Italia quello che in altri paesi non si fa. Ebbene, io rispondo all'onorevole Casalini; in Francia, per esempio, non si è voluto copiare il deposito franco che già esisteva a Genova; però si è fatto qualche cosa che somiglia ai depositi franchi che con questa legge noi intendiamo istituire. Si sono stabiliti gli *hangars* che sono poi le tettoie o i capannoni dei quali è cenno in questa legge.

Del resto, usiamo pure anche poco propriamente il nome di capannoni, dappoichè l'onorevole Minghetti ha creduto denominarli così nel suo decreto 1° agosto 1875. In quei capannoni che cosa è permesso di fare sui *quais* di Marsiglia? Non si fa, nè più, nè meno, che quello che noi domandiamo sia consentito nei depositi franchi, cioè scelta, miscela depurazione delle merci, e cambiamento di recipienti per diminuire le tare.

Soltanto che nel capannone si ha il diritto di far sosciare le merci per un tempo minore; mentre che nel deposito franco è concesso il beneficio di potercele mantenere per tutto il tempo che al negoziante conviene. Cosicchè il commerciante che si trova ad avere una grande quantità di merci, le serba in magazzino, le riesporta o le importa pel consumo a suo bell'agio, ed in quei dati momenti in cui più giovi al suo interesse, e questo è un grandissimo beneficio che i Francesi, scimmiettando gli Italiani, hanno tratto istituendo gli *hangars* che sono una brutta copia dell'antichissimo deposito franco di Genova, e che noi adesso col nome di capannoni proponiamo nella legge onde in quei porti, ove non si potessero stabilire depositi franchi, almeno si possa ottenere il beneficio dei capannoni, che non sarà così grande certo, ma che sarà pur sempre un beneficio, avendo un luogo dove potersi compiere liberamente simili operazioni.

Con ciò credo avere brevemente dimostrato alla Camera come l'istituzione dei depositi franchi non possa non essere di grandissima utilità per il commercio.

E non sarà qui fuori di luogo, o signori, il rilevare la grande differenza che passa tra noi e la Francia; i porti francesi sono dotati di ogni comodità per il commercio; per esempio a Marsiglia, la grande rivale di Genova, si hanno, oltre ad una quantità enorme di magazzini, più di 12,000 metri quadrati di banchine, di 21,000 metri quadrati di

capannoni (*hangars*). Si posseggono pure colà potentissime e numerose *grues* per potersi con la maggiore facilità e speditezza scaricare le navi direttamente dalle banchine. Riferisce, in un suo rapporto al direttore generale delle dogane, l'ispettore signor Queirolo, che vide a Marsiglia potersi con una sola *grue* scaricare una nave di mille tonnellate in tre giorni, mentre a Genova, coi mezzi che si hanno, ci vorrebbe triplo tempo ed una maggiore spesa di una lira per tonnellata di merce.

A Genova invece nulla di tutto ciò si possiede, e come volete, senza il deposito franco, potere sostenere la concorrenza?

Mi rimane ora, o signori, a rispondere alle obiezioni fatte dall'onorevole Casalini per ciò che si riferisce ai suoi grandi timori del contrabbando. Essi sono molto vaghi; e, mi permetta che io glielo dica, l'onorevole Casalini ha parlato molto di contrabbando, ma francamente non ho udito che abbia saputo accennarmi un fatto del modo come il contrabbando si opera.

Ebbene, io mi permetterò invece di dire alla Camera il modo con cui si fa in Italia e in tutte le parti del mondo, e poi dirò all'onorevole Casalini che voglia provarmi come si fa il contrabbando nei depositi franchi.

Il contrabbando, signori, non è facile adoperarsi in un deposito franco, ed è ciò evidente, e lo dimostrerò, come non sussiste che il deposito franco si presti a meraviglia a far luogo al contrabbando di più di quello che si presti qualunque altro stabilimento di simile genere, come sarebbero i magazzini generali, i magazzini fiduciari ed i magazzini doganali.

No, signori, non è vero, perchè altrimenti potrei rispondere all'onorevole Casalini: provatemi che sia tanto facile contrabbandare in luogo cinto di altissime mura, con le chiavi delle porte in mano del direttore della dogana. Se questo è facile, perchè mantenere ancora un corpo di doganieri?

Qui mi ricorre alla mente quando in quest'Aula, parlandosi di riparare navi inutili per la nostra marina da guerra, l'onorevole mio amico Ricci vi diceva: piuttosto che mantenere e riparare navi inutili, se non trovate a venderle, bruciatele.

Io risponderò all'onorevole Casalini che non voglio erigere il rogo per gli impiegati doganali, ma dal momento che questi signori non vi servono bene, non sono capaci a difendervi dal contrabbando in un recinto circondato da alte mura, che non ha che una zona di 13,000 metri, non vi dirò: condannateli al rogo, che abbandonano agli inquisitori ma, vi dico, mandateli a casa loro, licenziateli.

Veramente mi fa pena udire un ex-segretario gene-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1876

rale del Ministero delle finanze accennare alla Camera che dal contrabbando non si possa in Italia guardarsi anche quando un luogo sia custodito dai doganieri e colle chiavi in mano al direttore della dogana. Evidentemente ciò vuol significare che non si ha fiducia nei propri dipendenti. Io credo che nel corpo degli impiegati doganali vi saranno degli uomini rispettabilissimi, come vi sarà pure qualche uomo meno onesto, è una cosa che succede in tutte le classi dei cittadini. Del resto, l'onorevole Casalini dovrebbe avere capito che se è possibile che i doganieri possano essere corrotti per vedere ad uscire la merce dal deposito franco in contrabbando, senza impedirlo, frodi di molta maggiore importanza possono ammettersi anche dove sia in vigore la registrazione.

Vorrei che mi dicesse l'onorevole Casalini se potrà difendersi dal contrabbando dei magazzini generali, fiduciari o doganali qualora gli incaricati della dogana invece di registrare 10, ad esempio, registrassero 5. Come si difenderebbe l'onorevole Casalini da questi impiegati che nella registrazione non fossero fedeli? E poi se non si potessero impedire i danni del contrabbando nel circuito dei depositi franchi, come lo si potrebbe sulle estesissime nostre coste marittime, e sulla frontiera terrestre? La questione su questo punto non si può assolutamente sostenere. Il grande contrabbando dal quale l'Italia si deve difendere ecco, o signori, in qual modo si fa.

Quando la merce si spedisce per estera destinazione, se per via di mare, è accompagnata dal così detto manifesto di bordo; se invece la merce attraversa lo Stato per sortire dalla frontiera terrestre, è accompagnata dalla bolla-cauzione.

Il modo di contrabbando che sto per accennare, lo debbo dichiarare, è comune a tutte le istituzioni di questo genere, e non soltanto al deposito franco. Quando la nave è sortita dal porto, o dalla zona doganale, il capitano o trova il modo d'accostarsi eludendo la vigilanza del doganiere e getta la merce che intende di contrabbandare sulla costa dove sono pronti gli uomini per allontanarla e metterla al sicuro; ma come la Camera capirà, la cosa sarà molto più facile se il capitano si sarà preventivamente inteso con i doganieri.

Vediamo l'altro modo, quello cioè per via di terra.

Per via di terra la merce parte accompagnata dalla bolla-cauzione; arrivata la merce alla frontiera, devesi mettere il *visto-uscire* dal doganiere. Or bene, appena la merce ha oltrepassata la frontiera, se riesce fatto al contrabbandiere di farla rientrare, eludendo la vigilanza del doganiere, ov-

vero se si mette d'accordo col doganiere, questi apporrà un *visto-uscire* alla bolla di quella merce stessa che egli ha visto entrare.

Questi sono i modi che in tutti i paesi del mondo si usano per fare il grande contrabbando.

Vede dunque l'onorevole Casalini che il timore che egli accenna, relativo al contrabbando che si possa compiere in un deposito franco, non è un timore che abbia fondamento, o quanto meno è esagerato, perchè io non ho mai udito, nè dall'onorevole Casalini nè dall'onorevole Minghetti, a stabilire a quanto tale danno sia ammontato.

Però noi abbiamo un fatto.

Il danno che deriva dall'abolizione del deposito franco di Genova, e quantunque l'onorevole Casalini abbia asserito che non si è verificato, io credo pottervelo dimostrare con cifre; e notate che non siamo che nel primo anno dopo l'abolizione, epperò il danno, che ora si comincia a risentire, sarà tanto più forte per l'avvenire.

Vediamo quale è stato il movimento delle merci nel porto di Genova negli anni dal 1870 al 1875. Mi permetto di leggere questo specchio, perchè è brevissimo.

Nel 1870 le importazioni furono per 260,692,195 lire, le esportazioni per lire 105,486,084.

Il movimento della navigazione, arrivi e partenze, fu di bastimenti 17,072, con tonnellate 2,823,819.

Nel 1871, importazioni lire 272,661,636, esportazioni lire 125,295,705, transito lire 41,021,112. Movimento della navigazione, arrivi e partenze riuniti, bastimenti 17,268, con tonnellate 2,932,248.

Per non tediare la Camera vengo al 1874.

Nel 1874 abbiamo avuto importazioni per lire 323,873,252, esportazioni per lire 64,870,040, transito lire 18,320,110. Movimento della navigazione, arrivi e partenze riuniti, bastimenti 14,634, tonnellate 3,072,696.

Nel 1875 si è verificata una piccola differenza; il movimento delle merci invece di essere di 323 milioni fu di soli 308 milioni per le importazioni, e per le esportazioni si ebbe invece un lieve aumento di circa 11 milioni; e nel movimento di transito si ebbe la diminuzione nello scorso 1875 di fronte al 1874 di circa 6,000,000 di lire. Ma da questo specchio risulta, signori, che il movimento delle merci nel porto di Genova fu piuttosto in aumento fino all'anno 1872, ma da quell'anno si può dire che il movimento commerciale comincia a rimanere stazionario.

Se non temessi di annoiare la Camera, vorrei far vedere le differenze enormi che esistono tra il movimento commerciale degli altri paesi, di fronte a quello dell'Italia, tenuto conto della popolazione;

e potrei mostrare quanto l'Italia sia in ciò inferiore alle altre nazioni; ma mi limiterò invece a fare soltanto un raffronto.

Nel 1874 il movimento di navigazione di Marsiglia fu di circa 4,800,000 tonnellate ed oltrepassò nello scorso anno 1875 i 5 milioni di tonnellaggio; quello di Genova fu di circa 3,000,000 di tonnellate nel 1874 e pressochè tale si mantenne nel successivo 1875.

Sapete, signori, quali sono i risultati degli introiti doganali di Marsiglia e di Genova; di Genova nella quale si accusava si facesse questo grandissimo contrabbando, dove tutto, a seconda dell'onorevole Casalini, andava nelle mani dei contrabbandieri?

A Marsiglia la dogana rende 30 milioni, a Genova circa 23; con avere la Francia a Marsiglia un tonnellaggio quasi doppio, di quello che abbia l'Italia. Mi pare che queste cifre possano dirsi di per se stesse eloquentissime per dimostrare come nel deposito franco di Genova non si frodasse in modo da dover quello comparire un focolare di contrabbando, posciacchè, avuto riguardo al suo tonnellaggio, la dogana di Genova dovrebbe rendere allo Stato molto meno di quello che annualmente versa nelle sue casse.

Debbo inoltre fare notare poi all'onorevole Casalini un'altra cosa, che cioè dal mese d'aprile dello scorso anno, in cui si abolì quel deposito franco, si verificò una sensibilissima diminuzione nelle merci immesse in quel deposito, e che, non comprese le pelli, somma complessivamente per soli nove mesi ad una diminuzione di quintali 143,379.

Si è detto nell'esposizione finanziaria dell'onorevole Minghetti, che invece di diminuire è aumentato l'introito della dogana di Genova. Ora io devo qui far notare una cosa ben certa, e che non può essere sfuggita all'onorevole Casalini.

Se noi confrontiamo tutti i mesi dell'anno 1875, troviamo che vi sarebbe un aumento di 350,000 lire circa in più di quello che non vi sarebbe stato nel 1874; sebbene nei primi quattro mesi dell'anno, anteriori a quello dell'abolizione di quel deposito franco, la dogana abbia potuto riscontrare aver avuto un aumento nei suoi redditi abbastanza sensibile per soli quattro mesi di lire 757,874, ciò che prova all'evidenza che nei mesi successivi alla soppressione vi fu una vera decadenza, che continua nell'attività commerciale di Genova.

Non si vanti dunque l'aumento avuto delle lire 350,000, il quale non è che fittizio.

Non si doveva prendere il 1874 di confronto col 1875, quando nel 1874, per tutte le sventure finanziarie che ebbe Genova, vi fu un ristagno di affari

commerciali, poichè evidentemente se voi mi confrontate un anno il più basso, mentre per diversi anni di seguito si riscontrò sempre un aumento, e quello si prende per base di confronto, è facile a far figurare un aumento, ma certamente non reale.

Ma vi è poi un altro fatto che l'onorevole Casalini non può contestare, ed è lo sdaziamento in carta, che dall'onorevole Minghetti si è concesso, e non so quanto legalmente, nei primi mesi della soppressione, ciò che è stato d'incentivo ad un maggiore sdaziamento, oltre di che si è sdaziata una quantità di zucchero per l'istituzione di una raffineria in Sampierdarena, quantità rilevante che non si era mai sdaziata negli altri anni. Ora vede la Camera a chi deve attribuire l'aumento fittizio cui accennava l'onorevole Casalini. Si doveva prendere la media del decennio od almeno del quinquennio per stabilire un confronto esatto, e darci l'entrata straordinaria dei zuccheri della raffineria, ed allora si sarebbe riscontrata la diminuzione negli introiti doganali in conseguenza della malaugurata soppressione di quel deposito franco.

Parmi con ciò che non si possa negare che l'abolizione del deposito franco di Genova non abbia recato vantaggio, ma danno alle finanze, come ha recato poi un danno immenso al commercio che si vede impossibilitato di sostenere specialmente la concorrenza che Marsiglia fa a Genova, Trieste a Venezia, e Malta a Messina.

Nè si dica dall'onorevole Casalini che nel deposito franco di Genova non vi fosse nessuna garanzia per la finanza dello Stato.

Io sottoporro all'attenzione della Camera e dell'onorevole Casalini un documento che anche per lui sarà di un gran valore, perchè dell'onorevole Minghetti.

L'onorevole Minghetti compilò nel 1863 un regolamento per il porto franco di Genova. In questo ha introdotte tutte quelle disposizioni che si potevano immaginare per garantirsi dal contrabbando, ed ha fatto benissimo.

Ecco pertanto il documento di cui parlava:

« Art. 1. *Merci ammesse.* — Sono ammesse nel recinto del porto franco di Genova le merci di ogni specie, così estere come nazionali. Queste ultime, entrate nel recinto, si considerano estere e debbono pagare i diritti doganali di entrata se ritornano nel territorio dello Stato, e di ostellaggio se passano all'estero per la via di mare.

« Art. 2. *Merci escluse.* — Non possono immettersi nel recinto del porto franco i salumi, i formaggi, i generi di grassina, i liquidi di ogni sorta, con eccezione degli olii, i tabacchi così in foglia come lavorati, la polvere da fuoco, il fosforo, i fiam-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI -- TORNATA DEL 2 GIUGNO 1876

miferi, l'acqua forte, l'acqua regia, l'olio di vetriolo, la canapa greggia, il catrame, la pece, lo zolfo, gli oggetti insalubri o che tramandano cattivi odori, pei quali, per quanto sarà possibile, vi saranno appositi magazzini posti sotto la particolare vigilanza della dogana.

« I minuti oggetti, come gli orologi da tasca, i lavori d'oro e d'argento anche falsi, le vestimenta e biancherie d'uso personale d'ogni specie, i cappelli, i fazzoletti a pezzi staccati, le cravatte, i guanti, le ombrelle da sole e da acqua, i bastoni e simili possono entrare nel recinto del porto franco, ma devono depositarsi in appositi magazzini sotto diretta custodia della dogana.

« Art. 3. *Entrata delle merci nel porto franco e loro uscita dal medesimo.* — La entrata nel recinto del porto franco di Genova e la uscita dal medesimo sono permesse solo dalle porte custodite da agenti doganali.

« Art. 4. *Merci provenienti da mare.* — Per lo sbarco delle merci dai bastimenti e per la loro introduzione nel recinto del porto franco basta presentare alla dogana copia autentica od estratto autentico del manifesto del carico.

« La dogana, fattone il confronto coll'originale, lo vidima e vi scrive il permesso di sbarco e d'introduzione nel porto franco.

« Se viene invece presentata una dichiarazione, il permesso si scrive nella stessa.

« L'impiegato doganale, che assiste all'introduzione nel porto franco delle merci provenienti da mare, deve visitare uno o due colli per ogni spedizione, all'effetto di riconoscere se il loro contenuto corrisponda con le indicazioni del manifesto o della dichiarazione. Nella scelta dei colli non deve la parte avere ingerenza. »

Ora se una vera e pretta registrazione non sussisteva, non era men vero però che i doganieri, avendo il diritto di visitare se i colli corrispondevano al manifesto di bordo, potevano pure accertarsi se siano state introdotte nel deposito franco merci che, a termini del regolamento precitato, ne fossero escluse; potevasi pure approssimativamente sapere la quantità e qualità della merce in quel deposito stata introdotta.

Mi pare che con tale sistema vi fosse più che ogni altra garanzia di quelle accennate dall'onorevole Casalini.

Risponderò ora all'onorevole Casalini intorno alle obiezioni da esso fatte sulle tare e sulle miscele che alterano la ragione del dazio, la questione cioè delle tare e del dazio.

Si disse in questo recinto, almeno una volta parmi averlo udito dall'onorevole Minghetti, che non si po-

tevano permettere nel deposito franco le miscele delle merci che potevano alterare la ragione del dazio.

Qual è la merce che i doganieri e con essi l'onorevole Minghetti e Casalini credono possa prestarsi ad alterare la ragione del dazio? Non è che lo zucchero, perchè le altre merci hanno un dazio fisso.

Lo zucchero tipo Olanda, come lo chiamano i commercianti, fino al n° 20 paga di dazio all'entrata nello Stato lire 18 al quintale.

Una voce. Fino al tipo 18.

NEGROTTO. Al 18? No, è oltre il tipo numero 20, che è quello superiore.

Fino al numero 20 gli zuccheri, che sono così detti, greggi, pagano in ragione di 18 lire il quintale, quelli che sono di numero superiore al 20, pagano in ragione di lire 25, e questi sono gli zuccheri bianchi o raffinati.

Che fanno i negozianti nel deposito franco? Fanno ciò che è di grandissimo beneficio al commercio senza fare alcun danno alla finanza; mescolano insieme lo zucchero greggio con lo zucchero bianco non raffinato, perchè con quello raffinato loro non converrebbe, e lo smerciano pel consumo delle classi meno agiate, potendolo così cedere ad un prezzo più conveniente; e con ciò, lo ripeto, non recano danno alcuno alla finanza.

Se ne vuol sapere il perchè?

È evidente che per recar danno alla finanza bisognerebbe che l'onorevole Casalini, il quale di contatori se ne intende, e quindi di meccanismi, facesse conoscere alla Camera l'esistenza d'un meccanismo col quale si possano dividere due farine di zucchero, cioè, la gialla dalla bianca. Quando l'onorevole Casalini sia in grado di dimostrare che si possa ciò fare allorquando sieno stati assieme mescolati, allora io non sosterrò più che si debba ammettere la miscela dei zuccheri nei depositi franchi; ma altrimenti io non so davvero come si possa asserire che si venga per tal modo a frodare lo Stato.

Non parlo delle altre merci, perchè il caffè pagando tanto una qualità che l'altra lo stesso dazio, i negozianti non fanno altro che sceglierlo per assortirlo meglio, scartare la parte che non sarebbe mercantile e poi lo smerciano o lo riesportano.

Ma prima di entrare nella questione delle tare, io voglio ritornare indietro un momento.

Supponiamo che si volesse vietare che si facessero le miscele degli zuccheri, vediamo se vi sarebbe un vantaggio per le finanze dello Stato. Si priverebbe il commercio del beneficio di poter fare tale miscela ma senza alcun vantaggio allo Stato.

Naturalmente il negoziante al quale saranno vietate le miscele nel deposito franco credete che egli

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1876

si acconcerà a questo divieto e non provvederà altrimenti?

Farà venire il zucchero già mescolato dai luoghi d'origine, o quanto meno lo farà mescolare nei porti esteri, dove avvi maggiore libertà commerciale, in guisa che si toglierà un beneficio al commercio nazionale a profitto degli esteri, e senza alcun utile, anzi con danno delle finanze dello Stato.

Si parlò pure delle *tare* e si disse: voi private lo Stato di un beneficio. Faccio osservare all'onorevole Casalini che su questo argomento ci è qualcosa di enorme. I negozianti acquistano della merce di grande valore e voi volete far loro pagare la tara come merce? Volete per conseguenza far pagare il peso di una cassa di legno come fosse zucchero?

Infatti, se voi dichiarate che si debba introdurre il genere con gli stessi recipienti coi quali è stato trasportato dall'estero nei depositi franchi, voi assoggettate quelle casse allo stesso dazio dello zucchero; ciò parmi una solenne ingiustizia.

Ma supponiamo che anche le *tare* non si volessero abbassare, obbligheremo allora i negozianti al danno ed all'incomodo di farsi venire la merce in recipienti più leggeri e costosi, ma lo Stato per ciò nulla profitterà e si farà, ripeto, un danno al commercio.

Che se le *tare* non si concederanno perchè bisognerà registrarle, allora nessuno importerà merci in casse e tutti saranno costretti a farle venire nei sacchi, cosicchè avrete sempre impedito un beneficio al commercio senza recare alcun vantaggio all'erario.

Io credo di avere sufficientemente dimostrato l'utilità somma che sarà per arrecare l'istituzione dei depositi franchi in Italia, e meglio di me, certo, il farà l'onorevole mio amico Branca, cui dobbiamo la brillante relazione della nostra Commissione.

Confido quindi, signori, che per l'utile che ne avranno le finanze nazionali e pel beneficio immenso che sarà per ottenerne il commercio, vorrete nella vostra saviezza accondiscendere al desiderio solennemente manifestato in tutti i Congressi che si tenero dalle Camere di commercio, concedendo la vostra approvazione a questa legge.

MAUREGONATO. La legge che discutiamo ha un duplice scopo; essa tende a sviluppare il commercio dell'Italia con l'estero, commercio che sventuratamente è troppo meschino, e nello stesso tempo ad aumentare e a promuovere l'attività dei nostri porti, specialmente di quelli che, essendo, per così dire, teste di linea delle nostre grandi strade, sono predestinati dalla loro posizione geografica al grande commercio internazionale.

Sicuro come io sono della utilità di questa legge,

e convinto che essa concilia pienamente l'interesse dello Stato con quello dei nostri porti, io avrei creduto di mancare al mio dovere, se non avessi preso la parola per difenderla.

L'onorevole Casalini ha detto che quest'argomento ha agitato le passioni e commossi gl'interessi. Io mi propongo di essere anche oggi calmo, come lo sono sempre, e dichiaro che in questa legge non ho neppure un interesse elettorale, perchè, quantunque veneziano, non ho l'onore di essere rappresentante della città di Venezia.

Sarò breve quanto più è possibile, perchè l'argomento, per se stesso molto semplice, fu già ampiamente sviluppato nelle due belle relazioni che abbiamo sott'occhio, e nel discorso testè pronunziato dall'onorevole Negrotto.

Due obiezioni essenzialmente si fanno a questa legge. La prima obiezione è questa: l'istituzione dei punti franchi non è necessaria; in altri Stati ove il commercio è assai florido, questa istituzione non esiste. Vedremo poi che questa asserzione non è punto esatta.

In quei paesi, si prosegue a dire, ci sono buoni regolamenti, ed i negozianti se ne contentano. Facciamo buoni regolamenti anche noi, ed i nostri negozianti saranno anche essi soddisfatti.

La seconda obiezione è questa: per quanto possano essere utili al commercio i punti franchi, essi sono assai pericolosi per la finanza, perchè, mancando il controllo ed il registro delle merci che entrano in questi stabilimenti, non si può essere sicuri, che una parte di esse non ne esca di contrabbando.

Il pericolo della frode costituisce, secondo gli opposenti, una questione gravissima.

Risponderò brevemente a queste due obiezioni.

Quanto alla prima, circa alla necessità, o meno, dei depositi franchi, io rispetto l'opinione di tutti, e specialmente quella dell'onorevole mio amico Casalini, ma l'esperienza per me vale assai più di qualunque asserzione altrui. Ora Venezia ha subito tante vicissitudini relativamente alla sua franchigia, che, studiando la sua storia, ciascuno può formarsi un criterio giusto e sicuro della influenza che queste istituzioni hanno sul traffico.

L'onorevole Negrotto ha parlato lungamente di Genova, che egli conosce assai bene; permettete anche a me di dire qualche cosa di Venezia, che conosco anche un poco. Ben inteso che con ciò non intendo dire che l'istituzione dei porti franchi debba essere acconsentita soltanto a Genova ed a Venezia, ma è evidente che questi due porti profitteranno senza dubbio delle facoltà concesse dal presente progetto di legge.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1876

Voi sapete tutti che Venezia è sorta mediante il commercio; i guadagni fatti col traffico permisero ai nostri padri di erigere quei grandi monumenti, che noi tutti ammiriamo. Il suo commercio decadde quando fu scoperto il Capo di Buona Speranza, ma ad ogni modo fu sempre abbastanza florido, anche negli ultimi tempi, imperocchè il Governo della repubblica aveva sempre a cuore gl'interessi del traffico, e se ne occupava con grandissimo studio ed amore. Succeduto il Governo italico, il commercio cominciò a diminuire sensibilmente. Ciò era inevitabile, imperocchè tanti anni di continue guerre, il blocco continentale e il blocco effettivo che soffersse la nostra piazza, non potevano certamente essere condizioni favorevoli allo sviluppo degli affari. Ma la vera rovina cominciò nel 1815, allorchando il Governo austriaco, avendo creata dal nulla la città di Trieste, e volendo in ogni modo che in essa si concentrasse tutto il commercio dell'Adriatico, accordò a quel porto tutti i privilegi, tutti i favori, neglignendo Venezia e nulla ad essa accordando.

Ed infatti, non solamente Trieste era città franca in tutta la estensione della parola, ma fu accordato ai maschi che nascevano in quella città il privilegio di essere esenti dalla coscrizione, privilegio che allora aveva un immenso prezzo ed era tenuto in gran conto dopo che l'Europa era stata travagliata da tanti anni di guerra. Di più fu concesso a quella città una grande linea di navigazione largamente appoggiata, protetta e sussidiata dal Governo, la quale contribuì ad accrescere immensamente il traffico di quella piazza. Insomma tutti i vantaggi diretti ed indiretti si riservavano a Trieste, nessuno mai a Venezia, che era assolutamente negletta e posposta.

Ne conseguì che il commercio di Venezia fu ridotto al nulla, il suo porto era affatto deserto, le case non avevano più valore, i palazzi monumentali si vendevano perfino per 20,000 lire, e, quello che più importa, i capitalisti che si occupavano di commercio, accasciati e vinti da questa lotta troppo disuguale, abbandonarono affatto il campo e si diedero all'agricoltura. Ecco perchè anche attualmente in Venezia difettano le case di commercio.

Ricordo che allora si ripeteva un epigramma, che non è certamente un capolavoro di stile, ma che dipinge in modo molto espressivo la storia del commercio di Venezia in quei tempi. Quest'epigramma suonava così:

Quando Marco dominava,
Si pranzava e si cenava.
Quando il Gallo subentrò,
Si pranzò, non si cenò.
Or che impera la Lorena,
Non si pranza e non si cena. (*Ilarità*)

Giunti all'anno 1830, l'imperatore Francesco, il quale credeva assicurato definitivamente il suo dominio sopra la Venezia, comprese che il decoro e l'interesse suo non gli consentivano di lasciar perire quella città monumentale e storica e studiò di trovare il modo di sollevarla da tanta decadenza. Che cosa fece? Le accordò il porto franco!

Ebbene, o signori, dal giorno in cui Venezia ottenne la franchigia del porto, la sua situazione cambiò completamente. Come per incanto il commercio rifiorì, le case e i palazzi aumentarono in modo sensibilissimo di valore, e si accumularono ricchezze che ci permisero di fare e di sostenere la rivoluzione del 1848, imperocchè, come sapete, per fare una rivoluzione bisogna essere o molto ricchi o molto poveri.

Nell'agosto del 1849, Venezia travagliata dal colera, non avendo più nè pane, nè polvere, dovette cedere. Che cosa fece allora il Governo austriaco per punirla? Le tolse il porto franco. Ed immediatamente il commercio di Venezia decadde.

Poco dopo l'Austria avendo compreso che il suo stesso erario soffriva danno non lieve lasciando deperire Venezia, le accordò di nuovo il porto franco. Ben tosto il commercio tornò a fiorire e andò progressivamente aumentando sino al 1859. In quell'epoca ci fu una sosta, perchè staccate violentemente le nostre provincie dalla Lombardia, molti cittadini emigrarono, e si diffuse nelle nostre contrade una mestizia, che era troppo naturale in una condizione di cose così anormale ed incerta. Nel 1866 ebbe finalmente luogo la sospirata annessione di Venezia al regno d'Italia.

La franchigia era in vigore, la soddisfazione per la libertà ottenuta rinvigoriva gli spiriti, e si apriva l'animo alle più grandi speranze.

Vi era però un punto nero. Si sapeva che la franchigia non avrebbe lungamente durato, e ne conseguiva che nuove case estere non osavano di venire a stabilirsi a Venezia. Nel tempo stesso, non essendo ancora abolita la franchigia medesima, non poteva svilupparsi il commercio fondato sui liberi rapporti coll'interno.

Ad ogni modo si andò avanti alla meglio finchè nel 1870 si pubblicò la legge che abolì il porto franco. La Camera renderà piena giustizia a Venezia, riconoscendo che non ci fu un deputato, non ci fu un'autorità di Venezia che tentasse di opporsi all'abolizione della franchigia estesa a tutta la città. Nel 1874 essa fu tolta definitivamente, e benchè ci fossero buonissime ragioni, fondate su analoghi precedenti, per domandare una proroga, perchè non erano pronti i magazzini generali, non era pronta la dogana, non era pronto nulla; ciò non ostante noi

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1876

abbiamo detto: è contrario allo Statuto che una città abbia il privilegio di non pagare i dazi d'importazione (e badate bene che importavano circa un milione all'anno!) e perciò non abbiamo fatto alcun reclamo, non abbiamo detto una sola parola.

Aggiungete ancora che il comune, aggravato da tante spese, dovette aumentare le proprie risorse per supplire ai grandi obblighi che le leggi italiane impongono ai comuni, specialmente anche per le opere idrauliche e per quelle dei porti. Perciò dovette colpire col dazio di consumo molti generi che fino a quel momento ne erano lasciati esenti, per non creare imbarazzi al commercio, e in certo modo, distruggere indirettamente i vantaggi della franchigia.

E questi aumenti importarono circa 800,000 lire all'anno. Vedete dunque a quale enorme colpo e a quali sacrifici fu sottoposta la popolazione di Venezia e quanto essa dovette soffrire per lo spostamento di tanti interessi. E nonostante non fu presentato alcun reclamo al Governo, non fu fatto alcun lamento. Però i Veneziani dicevano: toglieteci pure la franchigia in omaggio allo Statuto, poichè facendolo vi conformate pienamente alla legge, ma lasciateci almeno un luogo ove il commercio possa muoversi liberamente, dove possa esercitarsi con attività e con profitto!

Dalle quali cose io concludo che, per decidere sulla necessità dei punti franchi, non ho che a consultare la storia di Venezia. Colla franchigia il commercio è sempre fiorito, senza franchigia è andato sempre progressivamente deperendo. E questo deperimento, dal 1874 in poi, risulta evidente dalle nostre statistiche.

Le teorie son belle e buone, ma nel fatto io vedo che molti commerci a Venezia sono cessati. Non si fa più il commercio colla Dalmazia; non si fa più il commercio della gomma, del tamarindo e tanti altri che non conosco, perchè non sono commerciante.

Tante case di commercio dovettero stralciare, o quasi; tante società commerciali che si erano istituite, colla buona volontà di spingere gli affari e di imprimere attività al paese, devono smettere, tante sono le noie imposte dalle nostre dogane, le spese dei magazzini fiduciari, quelle di sorveglianza, i ritardi, i perditempi, e la impossibilità materiale di fare tante operazioni e manipolazioni, che sono pure necessarie, anzi indispensabili per le esigenze dei consumatori. Che se all'operosità commerciale preferiscono il far nulla, nessuno può loro imputarlo a colpa, perchè da Trieste, dove c'è tanta facilità di movimenti, tutto riesce a migliori condizioni.

Ed io prego l'onorevole Casalini di credere che se smettono, non lo fanno certamente per fare dispetto al ministro di finanza o al direttore generale delle gabelle; smettono perchè positivamente non possono continuare.

Altrove, si dice, non sono riconosciute necessarie queste istituzioni. Ma intendiamoci bene. Per esempio in Inghilterra non sono tanto necessarie perchè sono pochissime le merci che in quello Stato pagano dazio d'entrata. Ma a Marsiglia forse non ci sono i punti franchi? Nessuno può sostenere che non vi sieno. Non sono punti franchi nel preciso senso nostro, perchè noi possiamo lasciarvi le merci quanto tempo vogliamo, ma gli *hangars* sono veri punti franchi temporari, nei quali si può fare tutto ciò che noi desideriamo sia permesso di fare nei nostri.

Ed invero, non è esatto quello che si dice in un rapporto allegato alla prima relazione, che le merci ci si lasciano solo tre giorni; in fatto si permette che ci restino anche molto di più; ma è indubitato che la merce che arriva nell'*hangar* non è registrata, e che i negozianti ne possono fare tutto quello che vogliono. Se questa si riesporta per mare, la dogana non vi ha alcuna ingerenza; se si introduce nello Stato, paga il dazio; se finalmente si vuole invece conservare a scopo di speculazione, la si introduce nel *dock* adiacente, che è un grande magazzino fiduciario.

Certamente negli altri Stati ci saranno regolamenti più semplici e meno severi, e ci sarà maggiore intelligenza nell'applicarli; ed io non esito a confessare che in Italia questa intelligenza è molto scarsa, e che abbiamo invece il genio delle complicazioni.

Io lodo la buona volontà della direzione delle gabelle, che si manifestò anche nell'ultima circolare, molto commovente (*Si vide*), diretta agli impiegati delle dogane; ma non credo che porterà grandi risultati, perchè gli uomini che devono applicarla sono i medesimi, e i regolamenti non sono ancora mutati.

Gli altri paesi, che hanno commerci fortemente costituiti e bene avviati, non hanno d'uopo di tutti quei sussidi dei quali abbiamo ancora bisogno noi; in quei grandi stabilimenti che si trovano all'estero, l'enorme quantità di merci e la grande operosità permettono l'introduzione e l'applicazione di potenti meccanismi, che rendono rapido, semplice e poco dispendioso il movimento. A noi manca il modo di pagare le spese di queste grandi istituzioni.

Ma, si dice, tutto questo sta bene, e tutto potrebbe concedersi, se non ci fosse un grande peri-

colo, quello, cioè, che la merce, entrata nel deposito senza registrazione e senza controllo, dia luogo a facili e dannosissimi contrabbandi.

Relativamente a questo argomento l'onorevole Negrotto, che mi ha preceduto, ha detto tutto quello che occorre di dire. Ma io domando all'onorevole Casalini: quando un bastimento carico di caffè entra nel canale di Malamocco per indirizzarsi alla stazione o ai magazzini e deve percorrere 13 o 14 chilometri di canale prima di arrivare al suo destino, crede egli più difficile che un contrabbando si compia durante la traversata, di quello che in un punto franco, chiuso da alte muraglie, guardato da tante sentinelle e da tanti impiegati? Non sarebbe assai più facile che questo bastimento lasciasse per istrada un centinaio di sacchi, e si frodasse per tal modo l'erario del dazio di 5 o 6000 lire?

Voglio ammettere che qualche impiegato manchi al proprio dovere, ciò è possibile, ma non debbo presumerlo; ad ogni modo non tutti vi mancherebbero.

Per fare il contrabbando in un punto franco bisogna essere d'accordo in molti; ci sono troppe persone che vedono e vigilano, e perciò il contrabbando è assai più difficile a compiersi in quello stabilimento che altrove.

Ma se gli impiegati fossero disonesti, potrebbero alterare e falsare anche le registrazioni, e in tale ipotesi la tanto lodata precauzione riuscirebbe inutile.

I contrabbandi si fanno, come disse benissimo l'onorevole Negrotto, lungo le nostre coste, che è impossibile custodire, tanto sono estese; si fanno col *visto-uscire* per una merce che non esce; ecco come si fanno i contrabbandi, ma non sarà facile, ripeto, che si compiano in un punto franco.

Le merci suscettibili del così detto contrabbando di saccoccia, ne sono provvidamente dalla presente legge esclusi.

Del resto la legge che esaminiamo contiene una eccellente precauzione che consiste nell'incaricare le Camere di commercio della vigilanza dei punti franchi; imperocchè, crediatelo pure, ci sarà qualche negoziante che vorrà trarre dal contrabbando un illecito mezzo di lucro, ma ce ne sono poi moltissimi, la grande maggioranza, che sono uomini onesti e rispettabili. Ora, i negozianti non possono avere maggior nemico del contrabbando, perchè non possono fargli la concorrenza. Nelle grandi città, e nei grandi porti dove si istituirebbero questi punti franchi, le Camere di commercio essendo elettive, sono naturalmente composte dei più distinti e più rispettabili cittadini, che hanno interesse di difendere il commercio. E, badate bene, sono i ne-

gozianti quelli che hanno maggiore facilità di qualunque altro, senza confidenti e senza spese di polizia, di scoprire il contrabbando.

Sapete come se ne accorgono i negozianti? Dal prezzo a cui si vendono le merci. Allorquando voi vedete vendere a Milano da un negoziante di Genova una merce, la quale, calcolato il suo valore, il nolo e il dazio, viene rilasciata a un prezzo inferiore al giusto, il direttore delle gabelle e quello delle dogane non lo sapranno mai, ma il negoziante che si sente rispondere da Milano: io non posso comprare da voi al prezzo di 100, perchè trovo qui sulla piazza la stessa merce a 90, questo negoziante comprende subito che la merce fu spedita di contrabbando, e può allora indagare quale sia l'origine di questa merce, chi la spedisce; se venga dal punto franco, o dalle coste, o in quale altra maniera sia stato frodato il dazio. Dunque la vigilanza delle Camere di commercio è tale da garantire seriamente non soltanto il commercio onesto, ma anche l'interesse dell'erario.

Furono accordate, è vero, moltissime facilitazioni col decreto del 1° agosto p. p., e sento con piacere dall'onorevole Casalini che in generale l'amministrazione sarebbe stata disposta ad accordarne anche altre; a patto però di non accordare il porto franco *neto*, per dirlo con frase spagnuola. Ad ogni modo anche quelle ottenute saranno sempre meglio che niente, ma credo che, in un altro senso, sorga da queste concessioni un pericolo serio per le dogane, imperocchè tutte quelle facoltà date agli intendenti di accordare abbuoni pei cali della merce, tutte quelle bollette, tutte quelle controllerie, tutti quegli impiegati che occorrono per l'applicazione della legge, tutte quelle complicazioni, in una parola, che sono prescritte dal succitato decreto, valgono assai meno che il dire: questo è il punto franco, qui è libero a tutti di muoversi, questo è un bastimento ancorato, col quale è giunta la merce e vi resta sorvegliata, ma tranquilla.

Si prosegue a dire da alcuni: ma perchè i negozianti, se sono onesti, hanno tanta paura di questa registrazione? Perchè, se non hanno intenzione di frodare sulle merci che entrano nel porto franco, sono poi tanto atterriti da quest'obbligo di risponderne secondo il registro?

Queste cose può dirle chi non ha mai avuto contatto colla dogana, con quella testa di Medusa che pietrifica tutto ciò che veda. (*Si ride*)

Imperocchè sono tante le difficoltà, ad onta di tutta la buona fede dei negozianti, per trovarsi propriamente precisi nel calcolo, dovendosi sciogliere i colli, riunirli, ricomporli, fare le scelte, verificare le tare e gli scarti e tener conto di tante altre cose,

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1876

che riesce impossibile molte volte, malgrado la maggiore diligenza, di non incorrere in multe gravissime.

D'altronde non si deve dimenticare che, per fare regolarmente la registrazione, occorre non poco tempo, che spesso manca, dovendosi caricare e scaricare con rapidità grandissima, specialmente quando si tratta di vapori.

Non è poi vero che la dogana non abbia modo di vedere almeno all'indigrosso se sieno state fatte delle importanti frodi, poichè la dogana vede i manifesti dei bastimenti che scaricarono nel punto franco, e può tenerne un conto approssimativo, per cui il contrabbando su larga scala non è possibile senza che la dogana se ne accorga. In una parola, la dogana sa ciò che entra nel punto franco anche senza la registrazione regolare.

Del resto, per quanto io sia pienamente favorevole a questa legge, confesso che, come era proposta in origine, non l'avrei accettata, poichè nella prima edizione si dava l'obbligo al Governo di accordare questi punti franchi a chiunque li domandasse, e ciò mi pareva soverchio, perchè in alcuni casi è bene che il Governo possa liberamente accordare o rifiutare secondo le circostanze. Si diceva nel progetto di legge, che doveva sempre accordarli ai *principali* porti; ma come si fa a sapere quale sia porto *principale* e quale non lo sia?

Invece ora si dice che il Governo è autorizzato ad accordarli. Lasciamo adunque questo potere discrezionale al Governo, ed io son persuaso che, qualunque sia il ministro, esso eserciterà questo potere con tutta giustizia; ma preme, per molte ragioni, che gli sia anche lasciata facoltà di rifiutare.

Inoltre col primo progetto di legge il Governo rimaneva per così dire disarmato, perchè, se si accorgeva che fossero succeduti disordini, non aveva modo sicuro e pronto d'impedirne la ripetizione; invece nella legge che noi stiamo esaminando è inserito un articolo, secondo il quale il Governo è abilitato a prendere quelle misure di precauzione che possano efficacemente impedire la ripetizione di questi disordini.

Io non voglio trattenermi più a lungo, perchè so che ci sono altri oratori iscritti, e il mio amico Varè, nella sua qualità di relatore, deve pur esso prender parte alla discussione; ma vi prego di ricordare ciò che ha osservato l'onorevole Negrotto, cioè che Genova ha un potente rivale in Marsiglia, e che la vicina Venezia ne ha uno ben più formidabile in Trieste, che continua ad essere città franca.

Mi ricordo che, quando si fece la legge sui porti franchi del 1870, io aveva manifestato il desiderio che il nostro Ministero procurasse di con-

certarsi coll'Austria, affinchè, contemporaneamente a quello di Venezia, fosse abolito il porto franco di Trieste, secondo il desiderio più volte espresso dal Parlamento austriaco. E badate bene che Trieste ha avuto un'altra vitalissima precauzione, essa, cioè, ha ristretto il dazio di consumo solamente alle carni ed al vino, affinchè tutte le altre merci siano libere non solo dalla dogana, ma anche dal dazio di consumo.

La statistica prova, che tutto ciò che hanno perduto Venezia e Genova in questi ultimi tempi, lo hanno guadagnato Trieste e Marsiglia.

Si è discusso molto lungamente sulla questione se il prodotto delle dogane di Genova abbia diminuito od aumentato dopo l'abolizione del porto franco.

Io per me confesso che non do grande importanza a questo confronto, perchè non mi pare che abbia diretto rapporto colla nostra questione. Il prodotto delle dogane è maggiore quanto più si consuma nell'interno; se c'è una grande prosperità nel paese, naturalmente si sdazia una maggiore quantità di merci, e la si sdazia a Livorno, a Genova, a Venezia, ad Ancona, in qualunque luogo dove il compratore trova la sua maggiore convenienza; ma questo fatto non ha diretta relazione coll'attività del porto.

I punti franchi sono utili specialmente per il commercio internazionale, per il commercio di transito; dunque non bisogna esaminare quanto frutti la dogana, ma bisogna esaminare il movimento del porto e tenerlo sempre sott'occhio. Supponete che ci sia stata a Livorno una casa di commercio che abbia fatto una grande operazione in caffè, e che avendo mandato i suoi viaggiatori in Piemonte e nella Lombardia, abbia venuto in quelle provincie tutta la sua merce; egli è certo che Livorno in quel mese avrebbe dato un grande prodotto alla dogana, e Genova l'avrebbe dato assai più piccolo. Ma tutto ciò che cosa avrebbe provato? Affatto niente!

I porti franchi, lo abbiamo detto, giovano al transito o alla riesportazione, ma questi due movimenti non lasciano traccia nell'entrata delle gabelle, meno il piccolo diritto di *ostellaggio*, che io spero sarà tolto, secondo il desiderio che esternai in pubblica adunanza a Mirano anche recentemente. Dobbiamo dunque esaminare nel nostro caso il movimento verificatosi nei porti, e non soltanto il prodotto delle gabelle.

Un'ultima considerazione mi resta a fare, e chiudo. Sia che si riscattino le strade ferrate, o che non si riscattino, egli è certo che il nostro grande interesse è quello, che il prodotto netto delle ferrovie sia il massimo possibile. Ora, che cosa dobbiamo fare per raggiungere lo scopo? Facilitare il movi-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1876

mento dei porti affinchè sia grande la quantità della merce che si trasporta colle ferrovie. Anche da questo lato dunque l'interesse dell'erario consiglia di appoggiare il presente progetto di legge.

Io spero di aver detto quanto basta per il momento, sia per rispondere alle obiezioni, sia per rassicurare quelli che esitano, e mi pare che in certo modo, visto l'articolo della legge, che dà facoltà al Governo di prendere tutte le necessarie precauzioni, nel caso che si verificassero disordini, si possa dire quasi che questa legge si risolve in un esperimento.

Ma ricordiamoci che i punti franchi sono domandati con grande ansietà da tutti i porti e bisogna propriamente dire: *Vox populi, vox Dei*.

Conchiudo adunque sperando che la Camera farà buona accoglienza a questo progetto, proposto da oltre cento deputati, ed approvato unanimemente dal Ministero e dalla Commissione, e mi riservo, quando si discuteranno gli articoli, di presentare qualche emendamento.

PRESIDENTE. Il deputato Podestà ha facoltà di parlare.

PODESTÀ. Sarò brevissimo, perchè i due oratori che mi hanno preceduto, hanno largamente battuta la via che io mi propongo di percorrere e voglio certo ripetere meno che sia possibile le cose che essi hanno detto, per non far perdere tempo alla Camera.

L'onorevole Casalini, per combattere il progetto di legge che sta dinanzi alla Camera, ne ha esagerata in un modo specialissimo la portata. Ne ha voluto fare uno spauracchio giuridico e finanziario. Spauracchio giuridico, perchè ha detto che con questo progetto di legge si viene nientemeno che a distruggere tutta la nostra legislazione doganale; spauracchio finanziario, perchè ha detto che da questo progetto di legge conseguiranno chissà quanti e quanti milioni di contrabbando a scapito dell'erario.

Noi voler distruggere la legislazione doganale? Ma io faccio riflettere in primo luogo all'onorevole Casalini, che il progetto di legge che noi proponiamo e sosteniamo, si potrebbe dire un'ampliamento, un corollario dell'ultimo alinea dell'articolo 1 del regolamento doganale 11 settembre 1862.

Quale sarà poi l'effetto materiale di questo progetto di legge? Sarà di creare in alcuni punti del regno (in pochissimi probabilmente), perchè poche sono le città a cui l'articolo 1 del progetto di legge darà il diritto di domandare questa istituzione, e sono le principali città marittime del regno; pochissime saranno quelle che troveranno di loro interesse il domandarli, e queste saranno le principa-

lissime fra le città marittime, quelle cioè che hanno interesse grande di sviluppare il commercio di riepportazione e di transito, e queste, come ha detto l'onorevole Maurogò nato, non saranno più di quattro o cinque delle nostre città marittime.

Avremo dunque questa estensione, questa ampliamento della cinta doganale, della linea daziaria, di quella linea doganale che ha non so quante, e quante migliaia di chilometri lungo le coste dei tre mari e lungo la cresta delle Alpi.

Ci sono pochi Stati che abbiano una linea doganale così estesa e così poco difesa come abbiamo noi, e questa linea si amplierà di poche centinaia di metri di sviluppo, sviluppo che sarà difeso in un modo affatto eccezionale, perchè secondo l'articolo 1 di cui si tratta, è detto che questi tratti di linea doganale saranno cautelati, protetti, difesi nei modi che piacerà al Governo di prescrivere, al Governo, che è il custode naturale degli interessi finanziari dell'erario. Ed esso certamente troverà modo di prescrivere e far eseguire tutte quelle cautele che saranno non solo necessarie, ma soprabbondanti.

Dunque, considerata *a priori* l'applicazione di questo progetto di legge, renderà ben di poco più difficile e complicata la sorveglianza della linea doganale.

Che cosa sono poi questi punti franchi che si vogliono istituire? Sono nè più, nè meno che prigioni nelle quali è rinchiusa la merce, e sotto la sorveglianza di carcerieri, che sono gli impiegati e gli agenti di dogana. Ora, se abbiamo trovato il modo di impedire dalle tante prigioni correzionali e criminali le evasioni dei delinquenti, o almeno le abbiamo ridotte ad un numero infinitesimale, perchè non troveremo il modo di impedire l'evasione di quest'altra specie di delinquenti assai meno pericolosi, che sono le mercanzie soggette a dazio doganale e imprigionate nei depositi franchi?

Dice l'onorevole Casalini: io, nella vigilanza doganale, conosco due sistemi: il primo si è quello della vigilanza degli agenti doganali, e me ne fido pochino; il secondo è quello delle scritturazioni, e me ne fido assai.

Ma, in che cosa si concreta il sistema delle scritturazioni? Nella vigilanza degli agenti, poichè non è il ministro, nè il direttore generale delle dogane che si incarica della scritturazione, ma sono sempre agenti di secondo, di terzo, di quarto ordine, e per fidarsi delle regolarità e dell'efficacia delle scritturazioni, occorre riposare sulla onestà e sulla vigilanza di questi agenti.

L'onorevole Casalini ci oppone che da noi si vuol creare una novità a rischio e pericolo delle nostre finanze per il solo gusto di innovare. Niente di meno

nuovo in Italia che il sistema dei depositi franchi. Se vi è infatti un paese in cui si senta il bisogno di dare al commercio una conveniente libertà di movimento e d'azione, questo paese è l'Italia; è da questo bisogno che nacquero le città franche. Io sono nemico delle città franche, ma perchè? Perchè esse sono, non l'applicazione, ma la esagerazione del principio dei depositi franchi.

Invece di creare un deposito franco circoscritto in convenienti confini, come sarebbe quello di Genova, e che è sufficiente per farvi quelle operazioni che rispondono ai bisogni veri del commercio, si erige in magazzino franco tutto il territorio delle principali città marittime, Venezia, Ancona, Messina, Livorno, Civitavecchia, ed esagerando a questo modo un principio giustissimo, abusando in tal guisa di un diritto di libertà e di protezione che ha il commercio, si venne a rendere odiosa e a fare abolire un'antichissima ed utilissima istituzione.

L'istituzione delle città franche portava con sé una quantità d'inconvenienti: primo inconveniente, la negazione dell'uguaglianza in faccia alla legge delle imposte, poichè i numerosi abitanti delle città franche di Livorno, di Messina, di Venezia erano esenti dalle imposte doganali; ingiustizia flagrante di fronte agli altri contribuenti che pagavano questa imposta; ingiustizia che doveva condurre all'abolizione del privilegio.

Un altro genere d'inconvenienti scaturiva dalle città franche, il contrabbando su larga scala.

Se il contrabbando è facile, facilissimo a sorvegliarsi, a reprimersi quando si tratta di magazzini limitati di spazio e circoscritti da mura alte 6, 8 o 10 metri, in cui non abita anima viva, che solo sono aperti per cinque o sei ore del giorno, e che la notte sono chiusi ermeticamente e circondati dalle guardie, si capisce che una città abitata da 100, da 120 mila abitanti è difficile a sorvegliarsi, perchè è circondata da terreni tutt'affatto irregolari e da cinte daziarie impossibili. È evidente pertanto che le città franche non potevano non essere fomite di molto contrabbando.

Verificate queste due specie d'inconvenienti, forse unanime o quasi unanime la domanda e la determinazione di sopprimere queste franchigie.

La legge del 1862 ispirandosi al vero stato delle cose, dispose che queste città franche sarebbero ridotte ai veri termini e modi di depositi franchi. Così, mentre si correggeva l'abuso e l'esagerazione, si consacrava il legittimo soddisfacimento dei diritti del commercio, si salvavano nel tempo stesso gli interessi delle finanze, l'uguaglianza dei contribuenti, i diritti del commercio.

Ma venne poi quella serie di anni in cui la pre-

occupazione unica, forse eccessiva, del restauro finanziario del nostro paese invase gli animi dei nostri uomini di Stato, e si è dovuto votare, con progressiva celerità, una moltitudine di provvedimenti finanziari diretti a questo scopo, provvedimenti, che anche io ho votati e di cui non faccio rimprovero a nessuno.

In questa corrente di idee e di fatti, il Governo e il Parlamento hanno fatto buon mercato, non solo delle città franche, ma anche delle promesse fatte di istituire in queste città i depositi franchi: ed hanno fatto man bassa anche sull'unico vero deposito franco che esisteva, cioè per quello di Genova. Abbiamo reciso la vegetazione esuberante ed ammalata che viziava l'albero, ed abbiamo nel medesimo tempo troncato lo stelo stesso della pianta.

Le reminiscenze evocate dall'onorevole Casalini mi richiamano alla memoria un appunto che si è fatto all'unico punto franco che esistesse in Italia, perchè di vero deposito franco non c'era che quello di Genova.

Genova infatti non è mai stata città franca, ma ha sempre avuto il deposito franco.

L'onorevole Casalini facendosi eco di una voce abbastanza generalizzata, ha accusato il porto franco di Genova di essere stato un fomite di contrabbando; in bocca dell'onorevole Casalini, in bocca dell'onorevole ministro delle finanze, in bocca anche del direttore generale delle gabelle, questa affermazione è una asserzione inesatta, è un'accusa infondata e niente altro; ma se si risalisse più sopra e si andasse alle origini di questa voce, io potrei dire che essa è qualcosa di peggio di un'accusa infondata, è una calunnia a carico del commercio e del porto franco di Genova.

Per giustificare questa frase che non è certo delle più moderate (*Si vide*) farò la genesi del giudizio inesatto contro cui io protesto, vale a dire che il porto franco di Genova sia stato un fomite di contrabbando.

A Genova, come in tutti gli altri punti della frontiera, i contrabbandi succedevano nei magazzini doganali, succedevano nei magazzini fiduciari, succedevano in diversi punti della linea di confine. Il ministro delle finanze e gli impiegati superiori del dicastero si querelavano naturalmente con gli uffici locali e con gli agenti subalterni. Gli agenti, gli impiegati non sapevano come rispondere, non sapevano come difendersi meglio, e più facilmente che riversando la colpa d'ogni cosa sopra il porto franco: è quel maledetto porto franco, dicevasi, che non possiamo sorvegliare, in cui le mercanzie si nascondono, e ci scappano tra le mani.

Dite, sentite dire una, dieci, mille volte questo

ritornello, e poco poco si forma naturalmente l'opinione inesatta, il pregiudizio che realmente il porto franco fosse un fomite di contrabbando: mi pare di sentire il celebre *venticello*, e il relativo crescendo dei celebri versi del Barbieri di Siviglia. I ministri ed i segretari generali finiscono per credere in tutta buona fede e persuadersene, ma il fatto non è punto vero.

Il porto franco di Genova non ha *contrabbandato* niente di più che gli altri magazzini doganali, e forse ha contrabbandato meno; perchè era assai più facile fare il contrabbando dalle porte del magazzino della dogana colludendo cogli'impiegati, anzichè farlo direttamente dal recinto del porto franco. Di qui si può frodare qualche piccolo oggetto, mettendoselo in tasca; ma queste frodi di contrabbando, non sono quelle che debbano fare paura all'uomo di Stato, al ministro delle finanze.

A proposito del porto franco di Genova si fece allusione alle opposizioni, ai clamori che ha destato in Genova la sua soppressione; e poc'anzi l'onorevole Maurogò nato, senza fare allusioni speciali, ha constatato che Venezia non ha elevato pari reclami quando si è spogliata della sua franchigia.

Lo so anch'io che la patriottica città di Venezia non ha aperto bocca a questo proposito, mentre Genova ha fatto delle opposizioni, però sempre nei limiti della legalità. Ma vi è una gran differenza tra i due casi. Venezia era privata di un privilegio che offendeva l'eguaglianza dei cittadini in faccia alle leggi, e quindi riconosceva che quella era una giustizia resa al restante del regno. Genova invece veniva privata non di un privilegio, non di una esenzione da tassa, ma di uno stabilimento commerciale, veniva privata, per così dire, di un monumento commerciale, che interessava in pari tempo le memorie della sua storia e l'esistenza del suo commercio. Di qui la differenza di contegno tra le due città. Venezia non ha reclamato, perchè vedeva che le si toglieva un privilegio; Genova ha reclamato, perchè si vedeva privata di un istituto che era una gloria della sua storia, ed anche una tutela dei suoi interessi commerciali presenti ed avvenire.

L'onorevole Casalini ha anche interrogato l'esempio di altre nazioni, e ci ha detto: andate a vedere se nei paesi più avanzati nel commercio questi punti franchi esistono o sono solamente reclamati. Niente affatto. E si è citata l'Inghilterra e la Francia.

Risponderò che a Marsiglia, e credo anche all' Havre, a Bordeaux e negli altri porti principali della Francia si ha un complesso tale di servizi doganali, di stabilimenti commerciali che surrogano interamente, o poco meno che interamente i punti

franchi da noi reclamati; vi sono enormi distese di calate e di tettoie; vi sono incredibili comodità di movimento per tutte le mercanzie, e poi vi è una dogana che è di una tolleranza non ragionevole, ma grandissima, e che facilita in ogni modo tutti i movimenti del commercio.

E questo mi richiama la differenza di reddito tra la dogana di Marsiglia e quella di Genova. Marsiglia, con un commercio doppio di Genova, con una tariffa doganale più alta che quella di Genova, Marsiglia dà solo 30 milioni di rendita doganale, mentre Genova ne dà circa 24. A questa stregua, Marsiglia dovrebbe darne 46 o 48. Ed in gran parte questo dipende dalla tolleranza ragionevole che la dogana francese usa ai negozianti.

In Inghilterra, lo ha detto l'onorevole Maurogò nato, la dogana è anche meno noiosa. L'Inghilterra, in fatto di dogane, è un paese *sui generis*; non ha che dieci o dodici articoli di merci tassate. E per queste merci l'Inghilterra offre delle facilità speciali, e grandissime come e più che Marsiglia. L'Inghilterra ha *docks* immensi, ha una dogana poco formalista e molto tollerante, e finalmente ha i *cameroni*. I *cameroni* sono come gli *hangars* di Marsiglia, e più anzi che questi *hangars* sono una specie dei nostri punti franchi, sono magazzini in cui le merci vanno e si muovono liberamente, senza registro, senza darne carico al negoziante: vi è sempre la dogana che sta a vedere che da questi *cameroni* non si porti via la mercanzia in frode dello Stato; ma del resto si possono equiparare ai punti franchi. Naturalmente, col movimento accelerato di quei commerci, non è necessario al negoziante inglese che le merci stieno molto tempo in quei *cameroni*, ma per tutto il tempo che vi stanno vi è tutta la libertà di movimento e di condizionamento.

Il camerone dunque fa le veci di un punto franco, ed a questo si può quasi paragonare.

Un onorevole nostro collega, per corroborare la sua asserzione che si vuole distruggere tutta la nostra legislazione doganale, diceva che il Governo dovrà concedere i punti franchi a tutti quelli che ne faranno domanda. Mi pare invece che si dica all'articolo 1 che i punti franchi potranno essere concessi soltanto alle principali città marittime del regno, e credo perciò che le città cui si potrà fare questa concessione saranno non più di dieci o dodici. Si dice inoltre nello stesso articolo che tale concessione non potrà reclamarsi quando i locali, che s'intendono destinare a deposito franco, non presentino sufficiente garanzia contro ogni possibile frode. Come vede la Camera, l'articolo 1 cir-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1876

coscrive sufficientemente la facoltà di fare concessioni di depositi franchi.

Quanto alle discipline che il Governo può usare per impedire il contrabbando che minacciasse di svilupparsi, non ne difetta certo questa proposta di legge.

Nell'articolo 2 si dice che, mediante regolamenti, saranno stabilite le norme di vigilanza per l'introduzione nei depositi franchi e per la estrazione delle merci. Ora è certo che il Governo stabilirà nel regolamento tutte le cautele, tutte le restrizioni che giudicherà opportune per guarentirsi dal contrabbando.

Nel secondo alinea di quest'articolo si dice che nel regolamento saranno indicate le merci escluse dai depositi franchi. È dunque inteso che nei depositi franchi non potranno entrare che le merci che il Governo crederà di potervi ammettere.

Questa disposizione è importantissima, perchè, come ho detto, il deposito franco non si presta se non al contrabbando di quelle merci che, come le orerie o cose simili, si possono mettere in tasca ed esportare, uscendo dal punto franco, senza che alcuno se ne avveda. Ora queste merci non saranno ammesse nel deposito franco.

La parte finale dell'articolo 2 minaccia le sanzioni penali pei contrabbandieri. Ma ve n'è una più grave di sanzioni penali, e più terribile. È quella dell'articolo 3 con cui si minaccia la sanzione penale non ai soli contrabbandieri, ma allo stesso deposito franco.

L'articolo 3 dice che quando in un deposito franco si sviluppi e si estenda il contrabbando, il Governo è autorizzato a modificarlo, a circoscriverlo o sospenderlo, e forse in certi casi, fino a sopprimerlo.

Questo articolo 3 costituisce tutti i commercianti di una piazza in una lega solidale offensiva e difensiva contro i contrabbandieri, perchè tutti sanno bene che quando si verificassero molti casi di contrabbando, il Governo potrebbe applicare l'articolo 3 e privare quella piazza di commercio, per un tempo più o meno lungo del suo deposito franco. E qui è messo in gioco l'interesse del municipio, della Camera di commercio e di tutti i commercianti che devono combattere il contrabbando per non compromettere la sorte del loro deposito franco.

Mi pare che svolta e limitata in questo modo, la legge sui depositi franchi sia pienamente accettabile dalla Camera. Accettabile per proteggere e sviluppare il nostro commercio; accettabile senza nessuna paura di incoraggiare il contrabbando e di pregiudicare la finanza.

Ancora una breve osservazione. L'ha già fatta l'o-

norevole Maurogònato dicendo che il più o meno degli introiti doganali in una piazza non si può addebitare menomamente alla esistenza del deposito franco.

Il collega Casalini diceva: una delle prove che si facevano certi contrabbandi nel deposito franco di Genova si è che, dopo la soppressione di questo deposito franco, gl'introiti sono aumentati. Il collega Negrotto ha detto già perchè sono aumentati. Sono aumentati in grazia di una raffineria di zucchero che si è impiantata a Sampierdarena vicino a Genova; e i suoi proventi vengono ad impinguare i proventi della dogana di Genova, perchè l'ufficio doganale di Genova, come contabilità, abbraccia una certa estensione fuori della città. Ora il dazio speciale pagato da questa raffineria, del quale non ho qui la cifra, posso assicurare la Camera che eccede di molto quelle 6 o 700 mila lire di aumento che il 1875 presenta di fronte al 1874. Le eccede per questa ragione. Lo zucchero che si fa nella raffineria paga il dazio uscendo dalla raffineria, e quindi molto zucchero che avrebbe pagato dazio a Livorno, a Venezia, a Ancona, a Civitavecchia, lo paga alla dogana di Genova, e lo paga come importazione dallo stabilimento industriale, non come importazione dal mare.

Quando l'onorevole Casalini diceva che la nostra proposta dei depositi franchi è in assoluta antinomia e va a distruggere assolutamente la nostra vigente legislazione doganale, mi ha fatto correre alla mente la disposizione dell'articolo 1 del regolamento doganale vigente, il quale ammette l'istituzione dei depositi franchi, purchè sia fatta con decreto reale.

Il regolamento doganale non l'ho qui, ma dice precisamente questo: « Quindi il ministro se avesse voluto fare un deposito franco, come noi proponiamo per legge, lo avrebbe potuto fare in forza dell'articolo 1 del regolamento doganale. »

Veniva alla mente l'ultimo alinea dell'articolo 1 del nostro progetto di legge che è precisamente in questi termini: « I depositi franchi sono considerati fuori della linea doganale, a norma di quanto è disposto nell'articolo 1, primo alinea del regolamento doganale. »

Dunque non è vero che questo progetto di legge sia in opposizione colla legislazione doganale vigente, ma è piuttosto una applicazione, una estensione. Solamente invece di emanare con un decreto del ministro delle finanze verrà fuori come una legge come l'opera dei poteri legislativi.

Io non voglio più oltre intrattenere la Camera, ricordo solo che è debito nostro di proteggere lo sviluppo del grande commercio internazionale nei

principali porti marittimi, particolarmente di Genova e di Venezia, che hanno per concorrenti da una parte Marsiglia con tutte le sue facilitazioni commerciali, doganali e materiali, col suo porto vastissimo e perfettissimo; dall'altra parte Trieste coi suoi privilegi doganali di città franca, e con un porto di poco inferiore a quello di Marsiglia, e che a questo scopo i depositi franchi di cui noi invochiamo l'istituzione sono una vera necessità.

DE AMEZAGA. La Camera dovrà essermi indulgente se malgrado lo scarso numero degli oppositori, sebbene valenti, io prendo la parola in difesa della legge in discussione.

La questione dei depositi franchi fu così vivamente agitata nel paese, che credo dovere mio di dire qui le ragioni per cui sostenni anche fuori di quest'Aula, la bontà e l'utilità di questa istituzione. Entro subito nell'argomento.

Il commercio, per essere suscettibile dei maggiori risultati, ha d'uopo di muoversi liberamente, di operare a seconda delle convenienze del produttore e del consumatore, di procedere nelle sue operazioni celeremente.

Il commercio non è però libero, chè il fisco, *eterna pittima*, lo costringe a contare con lui passi e denari.

Una tregua passeggera, una emancipazione momentanea, la facoltà di ritemprarsi per subire il giogo con maggiore vigore, ecco quanto il commercio marittimo pretende di ottenere dai depositi franchi. L'insistenza colla quale molte importanti Camere di commercio del regno reclamano da parecchio tempo questa istituzione, è prova evidente della sua utilità; ma dirimpetto a codesta insistenza che non può ritenersi altrimenti che l'espressione di una reale ed urgente necessità commerciale, sorse lo spauracchio del contrabbando di cui fino a ieri ebbe ad armarsi il fisco.

Ed il fisco ha sempre resistito, non volendo porre mente che il contrabbando può essere vittoriosamente combattuto, grazie ad un sistema speciale di fabbricati, che il contrabbando ha per naturali nemici la reputazione di onestà di cui ogni negoziante è gelosissimo ed il tornaconto di questi che si rifiuta a tollerare una concorrenza illegittima.

Io non farò la descrizione dell'ex-deposito franco di Genova, detto impropriamente porto franco. Altri oratori la fecero, ed io mi limiterò solo a dire che il medesimo potrebbe, con alcuni miglioramenti d'ingegneria marittima, presentarsi qual tipo su cui dovrebbero modellarsi i futuri depositi franchi, affinché le giuste esigenze del commercio siano soddisfatte, fin dove ragionevolmente è consentito, senzachè la famosa ruota dei bastoni aggirandosi

in mezzo del commercio abbia ad incepparne incessantemente l'azione.

Si è negato alla dogana di poter impedire l'estrazione fraudolenta di merci da locali che a guisa di cittadella non hanno altre comunicazioni coll'esterno che poche ed anguste porte, e non si è riflettuto abbastanza che, sotto il rapporto della sorveglianza doganale, i depositi doganali, i magazzini generali non si trovano in migliori condizioni, e che infine il contrabbandiere, anzichè scegliere per teatro delle sue gesta uno spazio circoscritto da altissime mura, chiede a quegli estesi tratti di spiaggia, che sorveglia un solo doganiere, la possibilità di varare la frode.

Le piccole frodi a danno della dogana, le frodi così dette di filtrazione si organizzano generalmente all'infuori di ogni soggezione doganale, cioè a bordo delle navi od alla frontiera: chè quando s'introducono in consumo oggetti trafugati da un solo individuo, ciò avviene esclusivamente per negligenza del doganiere preposto alle visite personali.

Eppertanto ciò potrà sempre avvenire qualunque siano le cautele prese dalla dogana nell'interno dei depositi affidati alla sua custodia.

Ma non è codesto il contrabbando di cui si impensierisce la finanza, bensì quello che si fa su larga scala.

Or bene, sa la Camera dove e come vien fatto il gran contrabbando? Una nave sull'imbrunire scambia segnali di intelligenza colla costa, prende il largo, torna a notte avanzata in vicinanza della costa, e sbarca colli e colli di merci nelle imbarcazioni accorse alla luce dei suoi fanali, le quali, alla loro volta, scendono clandestinamente a terra quei colli, ove saranno ricettati da chi trova modo di sottrarli per sempre all'oculatezza della dogana.

Siffatte operazioni sono frequenti nei paesi in cui l'esorbitante elevatezza dei dazi offre grande allettamento al contrabbandiere, nei paesi ove le soverchie formalità doganali, creando incessanti inciampi al commercio, assorbendo un tempo prezioso, divengono vessazioni intollerabili.

Esempi di rilevanti contrabbandi se ne ebbero un tempo in Genova nei depositi doganali per mezzo di spedizioni simulate, connivente la dogana; tuttavia codesti esempi non suggerirono già di sopprimere tali depositi, indussero invece a raddoppiare di vigilanza, a contare sopra sorveglianti fedeli.

Ma vi ha un genere di contrabbando che allarma, e che vuolsi proprio della istituzione dei depositi franchi: il contrabbando che deriva dalle miscele, e segnatamente dalle miscele degli zuccheri.

Qui, onde fissare per bene le idee, conviene rammentare che per gli zuccheri esistono due sole

quote daziarie ; una relativa agli zuccheri raffinati, l'altra relativa agli zuccheri greggi ; e dacchè vi sono numerose gradazioni di qualità intermedie, la miscela degli zuccheri raffinati e greggi può dare luogo, sotto l'aspetto doganale, ad uno dei due seguenti effetti : l'introduzione in dogana di una data quantità di zucchero raffinato a quota *minima*, ovvero di una data quantità di zucchero greggio a quota *massima*.

Nel primo caso, vi sarà danno per la dogana ; nel secondo, vantaggio ; ma poichè tanto nell'uno che nell'altro caso riesce materialmente impossibile la separazione delle qualità commiste, così si trova esclusa la possibilità di mettere in commercio una merce trasformata con iscopo di defraudare la finanza, ed invalida quindi l'accusa di contrabbando data alla miscela.

Mi duole di intrattenere la Camera di queste cose, ma è necessario sia illuminata intorno alle conseguenze delle miscele. Dirò di più, sono gli zuccheri cristallini greggi che, macinati e mescolati a lieve quantità di zucchero bianco prendono le apparenze dello zucchero raffinato, e sono appunto codesti zuccheri che a preferenza d'altri vengono manipolati in Italia ; per cui non è la dogana che potrebbe essere lesa dalle accennate miscele.

Quanto ai diritti del consumatore, non dobbiamo darcene pensiero, che egli sa perfettamente, senza il soccorso altrui, eludere le insidie del produttore o del venditore.

Le miscele non sono le uniche operazioni che convengano al commercio ; altre non meno importanti gli vengono imposte : quelle di confezione, di scioglimento, di separazione, di purgamento della merce, operazioni tutte che richiedono dalla dogana latissima indipendenza, la quale invano cercherebbero nella istituzione dei magazzini generali. E dico ciò in quanto che taluni oppongono ai depositi franchi i magazzini generali, ravvisando in questi ultimi quanto di perfetto si possa concepire per armonizzare la necessità del commercio colle esigenze dell'erario.

Costrutti, ordinati, provvisti, come lo sono in Inghilterra, ove si chiamano *docks*, come lo sono in Francia, ove denominansi *entrepôts*, i magazzini generali, da un lato, possono rispondere ad un bisogno del gran commercio, alla trasmissibilità cioè della merce, al giuoco del credito ; dall'altro offrire, grazie ad una intelligente scrittura, alle abitudini di rispetto per le leggi, una certa qual difesa contro il contrabbando.

Da noi è il piccolo commercio che si esercita, il commercio di dettaglio in cui difetta il fine bancario, e si comprende come per esso debba essere

oltremodo vessatorio il metodo delle dichiarazioni e registrazioni doganali.

Eppertanto coi soli magazzini generali noi avremo maggiori disagi che non ne incontra il commercio all'ingrosso altrove, senza alcuno dei benefici inerenti a quel commercio stesso. Ma, si dirà, dobbiamo preoccuparci dell'avvenire ; che non è a supporre che l'Italia non abbia a prendere un giorno una posizione veramente degna come nazione commerciale ? Sì, dobbiamo preoccuparci dell'avvenire, anzi dobbiamo prepararlo, e per prepararlo dobbiamo spronare l'attività commerciale con ampie facilitazioni, non già frenarla con restrizioni fiscali.

Facciamo oggi nei nostri porti i depositi franchi che sappiamo rispondono all'indole dell'attuale nostro commercio marittimo, pur conservando i magazzini generali che presumiamo si presteranno a quella del futuro, e senza dubbio entrambe codeste istituzioni potranno funzionare parallelamente e con utile reciproco.

Pensatamente io diceva che in Francia, in Inghilterra i magazzini generali sono convenientemente costruiti, provvisti ed ordinati, imperocchè intendeva porli a confronto dei nostri, almeno di quelli che conosco, che sono i magazzini generali di Genova.

Calate spaziose, largo sviluppo di banchine accessibili alle navi di maggior portata per il solleccito trasbordo delle merci, meccanismi di ogni sorta per il facile maneggio delle merci stesse, binari per il rapido trasporto, estese ed ampie tettoie per dare ad esse provvisorio ricovero costituiscono gli organi principali dei magazzini generali stranieri.

Questi magazzini poi sono situati nella migliore e più favorevole posizione possibile e siffattamente assestati nell'interno che ogni e qualunque merce dall'infima alla più ricca trova in essi opportuno collocamento.

Ora il raffronto.

Nel primo porto commerciale d'Italia, cioè Genova, i magazzini generali sono privi di tutti gli organi che io citai, somigliando così ad una nave senza motore ; ma non è tutto, essi sono così infelicemente sistemati che non è possibile, per ora, deporvi merci tranne quelle che, come il petrolio, non vanno soggette ad avariarsi.

Debbo soggiungere che quell'insieme a cui io diedi il nome di organi principali dei magazzini generali stranieri, ha moltissima analogia coll'istituzione dei punti franchi.

Infatti, in Inghilterra il carico di una nave cade sotto la giurisdizione doganale dall'istante che ha oltrepassate le porte del *dock*, ma la dogana non se

ne impossessa se non dopo che il carico stesso abbia varcato le porte del magazzino, del *Warehouse*.

Prima e finchè la merce rimane sulle calate che precedono il *dock*, essa può essere sottoposta per cura dell'amministrazione del *dock*, ad operazioni di separazione, di sciorinamento, di travaso, indipendentemente dall'intervento diretto della dogana; però la merce non può retrocedere in franchigia, fa mestieri al contrario che entri nei magazzini, ove verrà registrata, e dai quali non potrà uscire senza il relativo scarico.

In altri termini, le calate dei *docks* sono l'anticamera dei magazzini generali, un terreno neutro su cui il commercio si agita liberamente.

In Francia, a Marsiglia, le cose procedono a presso a poco nella stessa maniera, dacchè negli *hangars*, linea di separazione tra l'*entrepôt* e la nave, si accudisce a molte delle operazioni che il commercio marittimo italiano vorrebbe eseguire coi depositi franchi.

Codesti fatti dimostrerebbero che è pur grave per il gran commercio la tutela diretta, immediata e continua della dogana, e che sente di doversene emancipare più che può.

Si potrebbe quindi affermare che i magazzini generali stranieri, per dare buoni frutti al gran commercio, esigono l'appendice dei depositi franchi.

Ritorno alla questione doganale.

Si è asserito che il meccanismo istituito dalla legge per difendere il pubblico Tesoro dagli artifizii dei frodatori, non solo si fonda sulla vigilanza, sulla onestà degli agenti governativi, ma altresì e massimamente sul caposaldo di una scrittura razionalmente ordinata, e strettamente legata nei suoi diversi elementi.

La traduzione piana di questa definizione è la seguente: la merce all'atto della sua introduzione nei depositi è affidata alla sorveglianza della dogana, viene registrata, e vengono registrati tutti gli ulteriori suoi movimenti, la sua trasformazione, il suo passaggio da una mano all'altra, la sua uscita dai depositi, sia per transito, sia per consumo.

Chi coll'immaginazione voglia farsi un quadro della molteplicità delle operazioni commerciali che giornalmente si attuano in un centro di commercio marittimo di qualche importanza, di leggieri scorderà nell'obbligo delle registrazioni doganali tale un turbinio da dubitare fortemente della esattezza delle cifre e degli avvenimenti che codeste scritture debbano rappresentare.

Nel caso concreto saranno esse una reale, efficace guarentigia per la dogana?

Prendiamo un esempio: giunge a notizia della dogana che nel deposito A alcuni colli di merce

vennero a sua insaputa estratti ed importati in città.

Che farà la dogana?

Consulterà i suoi registri e colla loro scorta procederà all'inventarizzazione del deposito sospetto, ma in codesto deposito potranno trovarsi centinaia di tonnellate di merci appartenenti a diversi commercianti, e siccome l'inventarizzazione non potrebbe aver luogo se non colla sospensione delle operazioni commerciali nel deposito in parola, sospensione talvolta di lunga durata, così il conseguente danno commerciale si rifletterà anche sopra commercianti innocenti.

La dogana vorrà mai assumersi una responsabilità sì grave?

Opino di no, e quando la dogana indietreggia dinanzi all'inventarizzazione di un deposito su cui si hanno sospetti di contrabbando, tutto l'edificio della scrittura si riduce ad una mera fantasmagoria. Chè se si obiettasse che, per regolamento, la merce in sosta nei magazzini generali deve sgomberarli dopo un determinato tempo, e che in questo sgombro parziale e successivo il fisco trova un mezzo di verifica che allontana i pericoli dell'inventarizzazione a cui accennai, replicherei:

Che la efficacia delle scritture doganali implica, in chi le tiene, un'onestà specchiata, e che l'agente così immemore del proprio dovere da permettere lo sdazio dai depositi di dogana, di merci sotto mentita denominazione o destinazione, è pure capace di alterare, di travisare le scritture, che taluni avrebbero voluto introdurre nei depositi franchi e di renderle illusorie.

E la ragione di codesta ripugnanza per il sistema delle scritture doganali? Colui al quale si legassero i piedi e si dicesse: correte, potrebbe rispondere alla domanda.

Le scritturazioni doganali sono la negazione dei depositi franchi; del resto esse non sono una novità, ed il vanto di averle ideate non appartiene di certo ai fondatori dei magazzini generali: esse avevano avuto a funzionare per molti anni nel porto franco di Genova, quando un bel giorno Re Carlo Alberto le abolì, per suggerimento, viene affermato da persone degne di fede, dell'amministrazione delle gabelle, la quale colla registrazione era caduta in un ginepraio così intricato da non poterne escire senza dichiarare la propria impotenza a seguire tutti i movimenti della merce.

Ecco adunque risorto lo spettro del contrabbando.

Voglio ammettere e non concedere l'impossibilità per la dogana di sventare il contrabbando nei depositi franchi, ma prego mi si dica in pari tempo

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1876

se nella bilancia economica il danno arrecato all'erario dal contrabbando che si potrebbe consumare in quei depositi sarà o no preponderante sui vantaggi recati all'erario stesso dalla istituzione dei depositi franchi.

A mio avviso la questione deve essere assolutamente posta in questi termini: imperocchè non si vorrà mai, per evitare i danni del contrabbando, eliminare la cagione primiera, il commercio.

I proventi doganali non fanno vivere il commercio ma sono da esso alimentati; uccidendo questo, uccidete necessariamente quello.

Eccomi ad un ultimo ordine di apprezzamenti.

Ai tre vertici del triangolo peninsulare, alle tre porte principali dell'Italia siedono tre immensi empori commerciali marittimi stranieri, Marsiglia, Malta e Trieste, corredati di quanto occorre per impegnare una lotta ad oltranza colla nostra operosità, colla prodigalità di cui ci ha colmata la natura.

Avanguardie del commercio patrio, quelle città studiano l'organismo del nostro, ne spiano l'andazzo, ne riconoscono i lati vulnerabili, ed agiscono per colpirlo a beneficio loro.

Trieste e Malta vivono completamente emancipate dalle leggi doganali delle madri patrie, col fine di lasciare al commercio militante contro di noi la maggiore libertà, epperò la maggiore energia e potenza.

Noi, permettete, signori, che lo dica, entusiasti del principio dell'eguaglianza, abbiamo creduto un istante di poterlo applicare impunemente, sempre ed ovunque: le franchigie di Venezia, di Ancona, di Livorno, di Messina ci sgomentarono; si smarrì il concetto economico, e la spada livellatrice fece l'interesse straniero a detrimento nostro.

Allorchè si fondarono i magazzini generali sfuggì che nulla esisteva nelle nostre consuetudini commerciali d'acconcio allo sviluppo di quella istituzione. Dalle città franche si volle passare di sbalzo ad un regime daziario, per l'applicazione del quale era necessario un periodo di preparazione: il tratto era grande e si precipitò nel vuoto.

Sarebbe stato opportuno alcunchè di transitorio, alcunchè di confacente ai bisogni delle industrie create dalle città franche. Si doveva togliere il privilegio, non già distruggere quelle industrie, e la via ad un savio temperamento era additata precisamente l'istituzione dei depositi franchi.

Indubbiamente queste considerazioni avevano dovuto un tempo essere vagliate, imperocchè il regolamento doganale del 1862 ed approvato dal Parlamento le rivela ove è scritto che, cessando di essere città franche Livorno, Messina, Ancona, ivi

sarà permessa l'istituzione di un porto franco a somiglianza di quello di Genova.

Ma il mare dell'oblio ingoiò i porti franchi, e dall'amore della novità nacquero i magazzini generali.

Signori, per me quando scorgo nei depositi franchi un'istituzione che ravviva l'attività commerciale, dà vita a svariate industrie per la riesportazione, che agevola il commercio di transito, che alimenta il movimento marittimo, arma il traffico nazionale contro la concorrenza straniera, sento il debito di dire a chi la osteggia: premunitevi, non condannate l'istituzione.

Eppoi, perchè non volere questi punti franchi quando la forza delle cose vuole che se ne subiscano altri assai meno perfetti? Che cosa sono i porti, che cosa sono le navi ancorate in essi, che cosa sono i galleggianti che distribuiscono la merce a bordo e a terra se non altrettanti punti franchi? Punti franchi, in cui nè è possibile la stretta vigilanza doganale che si eserciterebbe su quelli da noi chiesti, in cui nè è possibile lo eseguitamento delle operazioni, per le quali il commercio li desidera.

Vorrei infine porre nuovamente in sodo che l'istituzione dei depositi franchi differisce essenzialmente da quella dei magazzini generali, e tranquillare così l'animo di coloro che vedono compromessa l'esistenza dei magazzini generali delle nostre città terrestri, colla futura concorrenza dei punti franchi.

Lo scopo cui tende il punto franco si è quello di scegliere, di mescolare, di tramutare la merce, di esercitare insomma una vera industria per la riesportazione. L'intento cui mira il magazzino generale si è invece di offrire una sosta sicura, comoda ed economica alla merce, conservandola intatta, per eseguire col pegno operazioni di credito.

Adunque codesti due scopi sono di natura diversissima, ed il timore della lotta o concorrenza deve essere dissipato. E non arrechi meraviglia se da un lato le città marittime sentono vivo il bisogno dei depositi franchi, e dall'altro lo sentono fiacco le città terrestri.

Le prime sono sedi del commercio di riesportazione che le formalità doganali intisichiscono, mentre le seconde sono centri del commercio di consumo, ove la buffera doganale ebbe già a perdere della sua intensità.

Ma di tutto ciò basta.

Signori, ove nella presente discussione, predominasse il criterio fiscale, ove non si avesse altro obbiettivo in vista che quello di salvare le ragioni della finanza, si getterebbe, permettetemi che lo dica, il paese sopra una via pericolosa, sulla via della decadenza commerciale.

BRANCA. A me duole di dover dire qualche parola non sulla legge, perchè al punto in cui siamo credo inutile parlarne, ma per un fatto che dirò personale.

L'unico oratore che ha parlato contro il progetto di legge ha notato, non dirò delle inesattezze, nella relazione, ma uno di quegli errori che i logici dicono il concludere dal particolare al generale. Egli ha detto che si sono fatti dei paragoni parziali con regolamenti di altri paesi e da questi paragoni si sono dedotti degli argomenti contro il sistema doganale a favore dei punti franchi. Veramente l'argomento, come è enunciato, non è punto esatto, perchè i punti franchi non sono in alcun modo una infrazione del sistema vigente doganale.

Del resto poi, l'osservazione è comoda. Se i paragoni erano sbagliati, se erano incompleti, se concludevano dal particolare al generale, bisognava dimostrarlo. Quando si rappresenta l'autorità si può sino ad un certo punto dire: così credo, così sarà. È l'autorità che prende il posto della ragione. Ma quando bisogna rendere conto di un'opinione, io credo che il discuterla sia cosa che veramente ne valga la pena. Ed io dico veramente che quando sono entrato nella Commissione dei punti franchi senza alcun pensiero prestabilito, io il primo non ho mancato di esporre dei dubbi, delle perplessità sull'istituzione. Ed io sarei stato molto felice che l'onorevole Casalini, che aveva parte nella precedente amministrazione, ne avesse esposto i dubbi e le obiezioni, non ripetendo delle frasi e degli argomenti che erano stati dieci e cento volte ribattuti, ma dicendo quali erano gli argomenti seri sui quali l'amministrazione precedente si fondava per respingere la legge.

Ora, venendo più da vicino al fatto personale, egli ha detto che quelli che erano sostenitori della legge in certo modo volevano offendere gl'interessi della finanza, e che egli sorgeva quasi solitario rivendicatore della finanza minacciata. Io posso rispettare le sue convinzioni, anzi le credo legittime, ma credere che quelli che sostengono i punti franchi vogliono nuocere agli interessi della finanza, è un'altra asserzione gratuita come la prima.

Tutti quelli che hanno sostenuto e che sostengono questo progetto di legge, ritengono che esso non solo non sia contrario alle finanze, ma che queste se ne giovino, e che se ne giovino lo prova l'argomento che sorge da una serie di fatti, e che è stato sostenuto non solo nella relazione, ma da tutti gli oratori che hanno parlato, quello cioè che noi, per postura geografica, e perchè abbiamo un esteso materiale navale, siamo naturalmente chiamati ad essere i vetturali di Europa. E poichè siamo poveri e dobbiamo rassegnarci a fare il commercio di spedizione, an-

zichè il commercio per conto nostro, abbiamo bisogno di favorire il transito per tutti i versi.

Ora chi vuol fare una buona finanza, non deve preoccuparsi di un solo lato del problema. Ammettendo pure che nell'interesse della dogana ci sia una disciplina più rigorosa ritenuta migliore, bisogna tener conto dell'altro lato del problema. Ora dall'altro lato bisogna guardare quali sono le risorse del commercio, perchè senza un commercio ricco ci sarà sempre una finanza povera.

Se l'onorevole Casalini avesse tenuto conto dell'uno e dell'altro lato del problema per vedere come potevano proteggersi gli interessi del commercio, senza accettare la disciplina dei punti franchi, io dico che forse, ma io non ci credo, avrebbe potuto riuscire nella sua dimostrazione, e la Camera avrebbe giudicato. Ma al punto dov'è rimasto, con una semplice affermazione, io credo che egli più degli altri abbia dimostrata l'utilità e la convenienza dei punti franchi; e che l'abbia dimostrata risulta poi da un'altra sua affermazione. Egli ha detto: c'è un sistema doganale che si compone di due guarentigie, l'una che poggia sulla fede personale, l'altra che poggia sulla registrazione.

Risponderò che anche la registrazione poggia sulla fede degli impiegati, perchè se si volessero far frodi nella registrazione, certo non ci sarebbe modo di poter prevenire questa malizia umana, e ce lo prova quello che avvenne in un magazzino di Napoli dove c'erano tante e tante dichiarazioni per merci e per cambiali che poi risultarono affatto insussistenti.

Dunque vi sono le frodi che si fanno colla registrazione, come ve ne sono di quelle che si fanno senza registrazione. Chè qui non si tratta punto di mutare il sistema doganale, di dire cioè: la vigilanza doganale da ora innanzi sarà esclusivamente fondata sulla fede personale senza registrazione. Niente affatto, il sistema doganale resta tal quale è, ed è questione solamente di vedere se una merce, prima di entrare nella cinta doganale, possa godere di una determinata franchigia per cui più facilmente sia transitata o manipolata.

Dunque la questione non era e non è quella del sistema doganale, ma quella del sistema, dirò così, predoganale, se cioè prima che la merce entri in dogana si possa stabilire nei porti dove fosse un grande agglomeramento di merci, una disciplina speciale per agevolarne lo scarico, il transito ed il deposito. Ora la necessità di questo provvedimento risultava, come dicevo, da una serie di fatti, e principalmente da quello che noi non siamo, come direbbero i Francesi bene *ouillés*, noi non possediamo cioè porti e magazzini bene sistemati secondo i moderni bi-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1876

sogni del commercio. In Inghilterra, nell'ultimo dei porti le navi scaricano senza bisogno di barche, nei nostri porti invece vi è una grande quantità di barche e di barchette che disimpegnano costosamente queste operazioni, noi seguitiamo ancora i metodi più primitivi. Nè la trasformazione dei porti può da noi operarsi in un momento.

Dunque la questione era piuttosto tecnica e commerciale che doganale.

Se contro tutto questo si poteva sostenere che la istituzione reclamata non fosse necessaria; che i danni temibili per le dogane fossero così grandi da neutralizzare tutti i benefizi che ne potesse ricavare il commercio, se qualcuno lo avesse dimostrato, avrebbe potuto condurre la Camera in una sentenza opposta. Ma, ripeto, quando l'onorevole Casalini che è quegli che meglio d'ogni altro poteva esprimere il pensiero della precedente amministrazione, non ha avuto altro da opporre, per conto suo, che delle nude affermazioni non provate da nessun argomento, io credo che nel suo discorso si trovi precisamente il migliore argomento per consigliare l'approvazione della legge. (Bravo! Bene! *a sinistra*)

FERRARA. Domando la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Parli, onorevole Ferrara.

FERRARA. Per suggellare le osservazioni fatte dall'onorevole Branca, io vorrei aggiungere all'onorevole Casalini che, non solamente qui, e da parte nostra, non si vuole essere ostili contro la dogana, ma all'incontro, se mezzo vi ha di nuocerle ed osteggiarla, consiste nel sostenere l'opinione da lui sposata e sostenuta. Sembrerà un paradosso; ma io dubito molto che l'onorevole Casalini, il quale studia sempre intensamente le questioni in cui si mette, abbia trascurato, in questa occasione, di consultare la pratica, l'esperienza, che mi pare oggi riconosciuta generalmente.

Infatti, ricordiamoci che oggi noi non siamo qui ad esaminare se, in tesi generale, convenga ammettere i punti franchi nel nostro paese. Questo quesito è già sciolto intrinsecamente nella nostra legislazione; e se non fosse sciolto, dovremmo riconoscere che sarebbe un'enormità il negare al pubblico, al commercio italiano, il diritto di far fare qualche sosta alle merci, prima di riesportarle, o di consegnarle ai consumatori.

La questione, come l'ha posta il passato Ministero, sta nel sapere se convenga o no, nell'interesse della finanza, di ammettere che le merci, in questa condizione di cose, entrino in un luogo debitamente custodito, senza bisogno di subire la formalità di una registrazione; o in altri termini, se vogliamo

punti franchi costituiti in piena libertà d'azione, o punti franchi nei quali l'autorità doganale debba tenere uno stretto conto di tutto ciò che vi entri o ne esca. Così erano teoricamente le scale franche dei tempi andati; così il così detto porto franco di Genova; ma così oggi non si ama di costituire le istituzioni consimili, per una ragione ben semplice.

Perchè l'esperienza, a cui pregherei pure l'onorevole Casalini a riferirsi per piena tranquillità della sua coscienza titubante, l'esperienza, dico, ha dimostrato che in tutti i luoghi in cui il sistema dei depositi con registrazione fu introdotto (giacchè non è nuovo), il miglior modo di agevolare il contrabbando nei porti franchi era appunto la registrazione. Ed io ricordo benissimo che nel 1860, alla caduta dei passati Governi, particolarmente nella provincia in cui sono nato, era una cosa riconosciuta che, volendo mantenere un porto di deposito in Palermo, sarebbe stato provvedimento efficacissimo e santissimo l'abolirvi la registrazione. E ne dirò in due parole il motivo. La registrazione, che a prima vista pare una guarentigia della finanza, in pratica assai facilmente si risolve in una illusione, e diviene una comoda maschera al contrabbando.

Sicuramente, nei porti franchi non si opera il contrabbando in grandi dimensioni, od almeno non vi si pratica con una persistenza tale, da diventare qualche cosa d'importante. Il gran contrabbando nei porti franchi è una rarità. Tra i documenti che si portavano innanzi per propugnare l'idea della registrazione in Genova, io ne ho veduto qualcuno in cui si dava notizia di un sotterraneo, fatto con molta cura e lunghi apparecchi; per mezzo del quale si facevano di notte tempo passare dal porto franco in città considerevoli quantità di coloniali. Vero, o non vero (*Una voce. Non è vero!*), vero, o non vero che fosse il fatto, si può comprenderlo come un caso d'indole affatto eccezionale.

Ma il pericolo della dogana, il vero tarlo dei luoghi franchi sta in quel contrabbando, che nel linguaggio doganale si chiama d'infiltrazione. È il contrabbando consumato a poco per volta, con merci che hanno un grande valore sotto un piccolo volume. Ora esso è appunto ciò che la registrazione tende ad alimentare in modo mirabile.

Infatti, nulla vi ha di più facile che il sottrarre alla registrazione di entrata gli oggetti di poca mole e di gran valore, nascondendoli in mezzo alle merci ingombranti; come è facile poi altrettanto il dar loro libera uscita dal luogo franco e sottrarli al pagamento del dazio. Questa manovra è sempre possibile (non lo dissimulo punto), tanto nel sistema della registrazione, quanto in quello di una entrata non controllata; ma la registrazione ha questo di

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1876

speciale che, ispirando una falsa fiducia alla autorità doganale, rappresentandole come ben garantito l'interesse dell'erario, raffredda enormemente la vigilanza all'uscita dal porto franco, e dà al contrabbando d'infiltrazione quel libero campo che non avrebbe se l'autorità sentisse abbastanza vivo il bisogno di custodire i pochi varchi per cui dal recinto franco si esce al consumo.

D'altronde, indipendentemente da queste merci verso le quali la registrazione opera come un fomite ed una agevolezza, essa è sempre contraria all'interesse del Tesoro, anche per quelle merci della cui entrata siasi tenuto esatto conto. La medesima rilassatezza di vigilanza che ho detta in riguardo alla prima classe di merci, opera in riguardo all'uscita delle seconde; delle quali allora non sarà difficile simulare le quantità in maniera che non poca parte si troverà trafugata in franchigia di dazio.

A ciò non avvi che un sol rimedio da poter contrapporre: la verificaione, cioè, delle merci esistenti nei magazzini, quella in vista della quale si propugna la registrazione, ma quella appunto in riguardo alla quale la registrazione riesce praticamente illusoria. La verificaione sarebbe di qualche efficacia se si potesse praticarla frequentemente. Ma i magazzini dei luoghi franchi, nelle grandi piazze di commercio, sono tanti emporii, nei quali affluiscono, dai quali escono, tutte le innumerevoli specie di merci, animate da un moto perpetuo di va e vieni, ad ogni giorno ed ogni ora. Si può con la penna in mano, e con l'aiuto di molte braccia, tenere dietro a codesto movimento; ma ciò che fu sempre impossibile, è il tenergli dietro per mezzo di verificaione effettiva. Le quantità di ieri si intrecciano con quelle di oggi per modo che non avvi verificaione possibile, se non si cominci dallo impedire, dal sospendere rigorosamente le operazioni del commerciante per tutto il tempo che occorra a passare in esatta rassegna tutte le specie, quantità e qualità delle merci esistenti in un dato istante nel suo magazzino, e confrontarle con le specie, quantità e qualità che vi si dovrebbero rinvenire secondo i registri della dogana. Immaginate, signori, se sia cosa da poche ore o da pochi giorni un inventario così meticoloso, quand'anche non si trattasse che di un solo fra quei magazzini sterminati, di cui le grandi case d'una gran piazza dispongono; immaginate poi, se sia concepibile ove si tratti, come dovrebbe trattarsi, di farlo contemporaneamente per più, per molti, per tutti i magazzini del luogo franco.

Ecco perchè la verificaione effettiva fu sempre trascurata nei porti franchi, e a lungo andare si

credette opportuno abolirla piuttosto che conservarla come lettera morta.

Io credo, adunque, che all'interesse del pubblico erario si gioverebbe assai meglio consecrando a rassodare la vigilanza una parte degli sforzi e delle spese indispensabili per tenere in piedi il sistema della registrazione, inutile per un verso, pernicioso per un altro. Io comprendo che, facendo un divorzio tra la nazione e lo Stato, si possa non vedere di buon occhio i vantaggi che i punti franchi promettono al commercio ed alla comune prosperità. Ma io non comprendo come l'onorevole Casalini e gli amici che egli aveva nella passata amministrazione, possano volere i punti franchi, senza volere ad un tempo che sieno liberati dalle pastoie e dalle tentazioni che genera il sistema della registrazione.

Ed ho fiducia che egli, riflettendovi bene, sarà uno dei più vogliosi a deporre una palla bianca in favore di questa legge, come sono persuaso che, se le sue convinzioni non lo permettono, farà opera molto più logica a spiegare una radicale opposizione contro l'istituzione medesima dei punti franchi, anzichè combattervi la piena libertà d'azione di cui noi desideriamo dotarli.

DEPRETIS, *ministro per le finanze*. Io mi riserverei nella seduta di domani, a dire qualche parola intorno a questo progetto di legge.

PRESENTAZIONE DI DUE SCHEMI DI LEGGE.

PRESIDENTE. Il ministro per le finanze ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER LE FINANZE. Ho l'onore di presentare alla Camera due schemi di legge; uno per approvazione di alcuni contratti di vendita e di permuta di beni demaniali, e l'altro per l'abolizione del diritto di ostellaggio. (*V. Stampati*, n° 82 e 83.)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questi due progetti di legge, che saranno stampati e distribuiti.

ANNUNZIO DI UN'INTERROGAZIONE.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera una domanda d'interrogazione presentata dall'onorevole Ercole:

« Il sottoscritto, a norma dell'articolo 72 del regolamento della Camera, intende di rivolgere una semplice interrogazione all'onorevole signor ministro dell'interno, intorno all'audace grassazione con-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1876

sumata il mattino del 31 scorso maggio sulla strada che da Oviglio mette a Felizzano. »

Onorevole presidente del Consiglio, lo prego a voler darne annunzio al suo collega dell'interno.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Comunicherò al ministro dell'interno questa domanda d'interrogazione.

RISULTAMENTO DELLE VOTAZIONI.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultato della votazione sui disegni di legge approvati ieri per articoli.

Tassa di bollo sui contratti di Borsa:

Presenti e votanti	229
Maggioranza	115
Voti favorevoli	193
Voti contrari	36

(La Camera approva.)

Autorizzazione a vendere a trattativa privata beni già ecclesiastici:

Presenti e votanti	229
Maggioranza	115
Voti favorevoli	197
Voti contrari	32

(La Camera approva.)

Convenzione col municipio di Palermo per opere da eseguirsi in quel porto:

Presenti e votanti	229
Maggioranza	115
Voti favorevoli	193
Voti contrari	36

(La Camera approva.)

Maggiore spesa per l'esposizione internazionale marittima di Napoli nel 1871:

Presenti e votanti	229
Maggioranza	115
Voti favorevoli	169
Voti contrari	60

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle 6 10.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Interpellanza del deputato Bertani Agostino al ministro degli affari esteri intorno ad irregolarità che si verificano presso alcuni Consolati;

2° Seguito della discussione del progetto di legge per l'istituzione di punti franchi nelle principali città marittime del regno.

Discussione dei progetti di legge:

3° Spesa per lavori da eseguirsi nell'arsenale marittimo di Spezia;

4° Convalidazione di decreti per prelevamento di somme dal fondo delle spese impreviste pel 1876;

5° Relazione di petizioni.

