

TORNATA DEL 20 GENNAIO 1852

PRESIDENZA DEL PRESIDENTI BARONE MANNO.

SOMMARIO. *Atti diversi — Presentazione del bilancio attivo del 1852 — Discussione del progetto di legge sulla privativa postale — Adozione dei primi 17 articoli — Proposizione sospensiva del relatore circa l'articolo 18 — Adozione degli articoli 19, 20, 21, 22, 23 e 24 — Osservazioni del commissario regio in ordine all'articolo 25 — Emendamento del senatore Jacquemoud a questo articolo — Emendamento dell'ufficio centrale sviluppato dal relatore — Emendamento del senatore Vesme oppugnato dal commissario regio, e accettato dall'ufficio centrale — Considerazioni del senatore Giullio in appoggio dell'articolo 25 — Invio alla Commissione degli emendamenti dei senatori Vesme e Jacquemoud — Atti diversi.*

La seduta è aperta alle ore 3 pomeridiane.

CIBBARIO segretario, dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, il quale viene approvato.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Si dà pubblica lettura della tratta dei nuovi uffici bimestrali fatta stamane nella sala delle conferenze.

CIBBARIO, segretario. (Legge)

UFFIZIO I. — Giulio — Blanc — Laconi — Malaspina — Castagnetto — Cantù — Chioldo — Massa Saluzzo — Lazzari — Di Pollone — Colla — Librario — Stara — Quarelli — Fraschini — De Fornari — Sauli — Alderi.

UFFIZIO II. — Musio — Balduino — Galli — La Marmora Alberto — Collet — D'Angennes — Serra — S. A. R. il Duca di Genova — Picolet — Moreno — Prat — Profumo — Pallavicino Mossi — Maestri — Deferrari — Ambrosetti — Doria — Pinelli.

UFFIZIO III. — Plana — Des Ambrois — De Cardenas — Franzini — Moris — Albini — Gioia — Della Torre — Provana del Sabbione — Billet — Vesme — Azeglio — Bava — Cristiani — Bermondi — Demargherita — Colla — San Marino.

UFFIZIO IV. — Della Planargia — Balbi Piovra — La Marmora Carlo — Sclopis — Sonnaz — Serventi — S. A. il Principe Eugenio — Pallavicini Ignazio — Oneto — Dalla Valle — Nigra — Montezemolo — Bagnolo — Colobiano — Riberi — Cataldi — Gattinara — Plezza.

UFFIZIO V. — Jacquemoud — Siccardi — Mosca — Monsignor Calabiana — Ricci Francesco — Marioni — Benevello — Regis — Tornicelli — Di Rorà — Di Collegno Luigi — Di Pamparato — Maffei — Colli — Fantini — Aporti — Gallino — Breme.

PRESIDENTE. Si dà pure conoscenza al Senato di due domande di congedo fatte l'una dal senatore Di Rorà, l'altra dal senatore Serra.

(Il Senato accorda i chiesti congedi.)

Si dà in ultima lettura di una lettera del senatore Giacinto Di Collegno, su cui non occorre alcuna deliberazione. L'ordine del giorno ci chiama a...

GALVAGNO, ministro dell'interno. Domando la parola.

PRESENTAZIONE DEL BILANCIO GENERALE ATTIVO PER 1852.

PRESIDENTE. La parola è al ministro dell'interno.

GALVAGNO, ministro dell'interno. A nome del ministro delle finanze ho l'onore di presentare al Senato il progetto di bilancio generale attivo per 1852. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1121.)

Mi faccio lecito di rappresentare al Senato che qualora credesse di poter far precedere il bilancio attivo a qualcuno dei bilanci passivi, il Governo non si troverebbe più nella necessità di chiedere un'altra autorizzazione per gli esercizi provvisori sulle imposte; quindi pregherei la Camera a decretare questa deliberazione d'urgenza.

PRESIDENTE. Ho l'onore di dare atto al ministro dell'interno della presentazione di questo progetto di legge, e di provocare nel tempo stesso le deliberazioni del Senato sull'urgenza chiesta.

(Il Senato approva l'urgenza.)

Invito la Commissione a volersene perciò tosto occupare.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE SULLA PRIVATIVA POSTALE.

PRESIDENTE. Come diceva, l'ordine del giorno ci chiama ad intraprendere la discussione della legge sulla privativa postale. Questa legge propriamente non è che una riproduzione della legge che già altra volta fu discussa e votata dal Senato: ciò non ostante, siccome la legge presentata alla Camera dei deputati non è il testo medesimo di legge che fu esaminato ed approvato dal Senato, ma ricevette in quella presentazione alcune modificazioni del Ministero, io credo che questa legge debba considerarsi come una legge novella, epperò debba essere soggetta alle regole ordinarie della discussione; tuttavia per iscarsare al Senato il disagio di una troppo frequente alzata e seduta in quei molti articoli di questa legge, i quali, non essendo che gli stessi di quella già una volta citata, probabilmente non daranno luogo ad alcuna discussione, io propongo al Senato che voglia votare questa legge come si fece delle categorie dei bilanci, cioè io

avrò l'onore di leggere uno per uno tutti gli articoli della legge; quegli articoli su cui non vi sarà chi chiegga la parola, s'intenderà che il Senato li approvi tacitamente.

Io mi fermerò poi su quegli articoli o paragrafi sui quali sono accadute modificazioni; modificazioni (come aveva l'onore di dire) tutte leggiere, meno quella che appartiene all'articolo 25 della legge. (Vedi vol. Documenti, pag. 315.)

Se dopo questa mia proposizione non avrà luogo alcuna osservazione, io passerò a dare la lettura degli articoli.

« **TITOLO I. Della privativa delle poste.** — Art. 1. È riservata al Governo la privativa della posta-lettere e della posta cavalli nella conformità qui appresso stabilita. »

(È approvato.)

CIBRARIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Cibrario.

CIBRARIO. Mi permetto di far osservare al signor presidente che dovrebbe precedere la discussione generale.

PRESIDENTE. Io ho chiesto se vi era osservazione a fare sulla mia proposizione; il non essersene fatta alcuna, mi provò che il Senato voleva prescindere non solamente dalla discussione particolare degli articoli non variati, ma anche da quella della discussione generale; si tratta di una proposizione tutt'affatto fuori della nostra disciplina, e che includeva l'una e l'altra discussione.

(Sono approvati senza discussione i primi 17 articoli.)

« Art. 18. Niuno, fuorchè i mastri di posta, può condurre viaggiatori con immediato cambio di cavalli.

« Quest'articolo non si applicherà alle stazioni stabilite da concessionari di vetture pubbliche, i cui cavalli sono esclusivamente impiegati al servizio di esse. »

DI FOLLONE, relatore. Domando la parola su quest'articolo 18. Se la Commissione ha creduto di sottomettere al Senato due emendamenti, ha pure proposto un cambiamento di parole per questo articolo: siccome non è cosa sostanziale, la Commissione sarebbe d'avviso (ove il Senato dividesse il suo modo di vedere) di rimandare la votazione di quest'articolo al fine della legge; perchè, ove non fossero ammessi i due emendamenti da essa proposti sugli articoli 25 e 60, per verità non crederebbe di dover esporre a nuove fasi la legge medesima per una sola variazione di parole.

PRESIDENTE. Si propone la sospensione della votazione di quest'articolo fino a che il Senato abbia emesso il suo intendimento sulle altre modificazioni di maggior importanza che verranno in appresso.

Chi acconsente a questa sospensione voglia levarsi.

(Il Senato acconsente, e sono approvati senza discussione gli articoli dal 19 al 25.)

« Art. 25. L'imposizione di 25 centesimi ai concessionari di vetture pubbliche in favore dei mastri di posta, stabilita dalle regie patenti del 21 luglio 1833, cesserà con tutto dicembre 1852. »

A questa cessazione la Commissione, come è noto al Senato, ha sostituito un termine maggiore, vale a dire, con tutto giugno 1854.

DESPINE, commissario regio. Messieurs, comme vous l'a très-bien dit M. le président, cet article est le seul qui puisse donner lieu à quelque discussion. Je crois devoir vous faire connaître les motifs pour lesquels la Chambre des députés l'a conservé, et les motifs pour lesquels le Gouvernement a consenti à l'adoption de cet article.

Le savant rapporteur de votre Commission vous a parfaitement fait, dans son dernier rapport, l'exposé de cette question; je ne le suivrai pas dans les détails de cette exposition, car il ne s'agit pas ici de discuter la suppression de cet

impôt des 25 centimes; comme vous l'a très-bien dit M. le rapporteur, dans la première Session, l'opinion publique s'étant montrée manifestement contraire à la conservation de ce droit, ni le Sénat, ni la Chambre ne se sont opposés à sa suppression; mais la seule question a été de discuter l'opportunité de l'époque à laquelle cette suppression aurait lieu; la Chambre des députés l'avait fixée au premier janvier 1833; le Sénat, au contraire, a cru devoir fixer l'époque du premier juillet 1834.

Voici ce qui s'est passé dans le sein de la Commission de la Chambre des députés, où était intervenu le commissaire du Gouvernement. Dans le programme qui précédait le projet de loi présenté par le Gouvernement, il était dit à l'occasion de ces 25 centimes:

« Il Governo del Re, riconoscendo che questa gravezza ordinata con reali lettere patenti del 21 luglio 1833, riguardanti il servizio delle vetture pubbliche, potrà cessare mediante la legge che su questa materia verrà fra breve sottoposta al Parlamento, ed urgendo per altra parte la necessità di attivare al più presto l'ordinamento della privativa postale, massime per la Sardegna, dove a danno gravissimo dell'erario, non vi ha pubblicata alcuna legge di privativa, credette di conciliare i dissensi che si manifestarono in proposito, sopprimendo gli articoli che riflettono tale imposizione. »

La plupart des bureaux ont remarqué que le Gouvernement manifestait bien la volonté de présenter prochainement une loi sur les voitures publiques, dans laquelle serait indiquée cette suppression, mais que rien ne déterminait l'époque à laquelle cette loi serait présentée, qu'il pourrait même arriver qu'elle ne fût pas présentée du tout, et que, par conséquent, le principe que les deux Chambres avaient voulu poser, et toutes les discussions faites à ce sujet devinssent inutiles. Par ce motif, les bureaux avaient donné à leurs commissaires le mandat d'insérer une disposition spéciale à cet égard. Dans cette circonstance, diverses propositions furent faites: la première était de proroger la discussion de la loi sur la privativa postale jusqu'à ce que le Gouvernement eût présenté la loi sur les voitures publiques. Mais le commissaire du Gouvernement répondit que le Gouvernement voyait un intérêt réel, surtout pour la Sardaigne, à ce que la loi sur les postes fût votée le plus promptement possible. Alors on proposa de faire une loi particulière en un seul article applicable à la Sardaigne, dans laquelle il serait dit que les lois existantes sur la privativa postale seraient appliquées à la Sardaigne.

La Commission ne jugea pas que cette proposition rentrât dans son mandat; ensuite, comme la loi sur la privativa contenait des dispositions favorables au service, elle ne crut pas devoir entrer dans cette voie. On ne trouva plus alors d'autre moyen que de mettre le Gouvernement en demeure de fixer un terme non pas pour la présentation de la loi sur les voitures publiques, mais un terme au bout duquel serait supprimé l'impôt des 25 centimes. On le mettait ainsi en demeure de présenter cette loi. Il avait été question d'abord de fixer le terme du 30 juin 1852; car on n'avait eu égard ni aux vœux précédemment émis par la Chambre des députés, ni à celles émis par le Sénat. Ensuite on trouva ce terme trop court, et on jugea à propos de l'allonger jusqu'au premier janvier 1853. Voilà, messieurs, le motif unique pour lequel on a admis cette disposition; et le Gouvernement, qui était fermement décidé à présenter la loi sur les voitures publiques, loi qui est déjà prête au moment où je vous parle, et qui sera présentée à la rentrée du Parlement pour la nouvelle Session, le Gouvernement, dis-je,

n'a fait aucune difficulté quand il s'est agi d'accepter cette proposition.

Maintenant la Commission du Sénat a combattu ce terme en se fondant sur les engagements contractés par le Gouvernement avec les maîtres de poste, pour neuf années, mais résiliales de trois ans en trois ans.

La Commission a dit qu'il fallait au moins pousser l'engagement jusqu'à un *triennium*; elle a parlé d'indemnités que demanderaient les maîtres de poste pour les huit mois qui restaient à courir; en faisant le calcul des droits perçus pour le dernier *triennium*, elle a ajouté qu'il s'agissait d'une somme de 458 mille francs, elle a considéré que c'était une indemnité très-considérable tombant à la charge du Gouvernement, ne sachant pas ce que rendront les voitures publiques. Elle a, en conséquence, cru devoir proposer le terme du 1^{er} juillet 1854. Je répondrai que, si vous adoptez ce renvoi, il résultera que la loi sur les voitures publiques ne pourra commencer à recevoir son effet qu'à la même date du 1^{er} juillet 1854. Ainsi vous reculez l'effet de cette loi de deux années et demie. Cette loi ayant pour objet de réunir en un seul les deux droits qui se paient l'un aux maîtres de poste, l'autre au Gouvernement, il en résulte que, si vous maintenez d'un côté le droit des maîtres de poste, vous ne pouvez plus donner cours à la loi sur les voitures publiques. Vous savez cependant, messieurs les sénateurs, que la loi sur les voitures publiques est sollicitée non-seulement dans l'intérêt du trésor, mais encore dans l'intérêt de la circulation.

On sait que les lois de 1833 et de 1846 laissent beaucoup à désirer; elles ne sont même plus en harmonie avec nos institutions actuelles. Sans doute le Gouvernement ne se dissimule pas que cette circonstance devra faire modifier les conventions avec les maîtres de poste, mais ces conventions devront être modifiées par la loi même dont nous nous occupons aujourd'hui. Vous changez par cette loi plusieurs conditions qui régissaient le service, mais la condition principale c'est le prix pour chaque course par poste de 8 kilomètres; aujourd'hui que les postes sont réglées par myriamètres vous ne pouvez pas adopter les mêmes chiffres; vous êtes donc obligés de changer les bases avec lesquelles vous traitez avec les maîtres de poste.

Cette base nouvelle, la loi dit que le Gouvernement la fixera par un décret; le Gouvernement n'a pas encore fait connaître cette base, il est possible qu'il accepte ce qui a lieu en France, c'est-à-dire, 2 francs par myriamètre, pour le cheval, et 1 franc pour le postillon; ou ce qui a lieu en Lombardie où la poste se paie plus cher qu'elle ne se paie en France, c'est-à-dire, environ 2 francs 50 centimes, de manière que le Gouvernement doit nécessairement arriver à modifier les conditions entre lui et les maîtres de poste. Il peut donc modifier aussi bien le droit de 25 centimes que les autres droits, et il le peut d'autant mieux qu'en considérant que la poste n'est employée que par les gens riches, on ne trouve pas de raison pour que les prix ne se rapprochent pas davantage des prix payés en Lombardie et en Toscane. Donc par ce moyen, le Gouvernement peut trouver une grande facilité pour dédommager les maîtres de poste de ce qu'ils perdront d'un autre côté.

Il y a plus, c'est que le droit que le Gouvernement va établir au profit du trésor, doit absorber et le droit des 25 centimes et le droit payé anciennement au Gouvernement calculé sur le dixième, de manière qu'en France ces deux droits correspondent à un droit du cinquième du produit. Ce droit ne sera donc pas moindre de 25 centimes. Le pire qui pourra arriver au Gouvernement ce n'est pas une indemnité qu'il

sera obligé de payer des fonds du trésor, qu'il tirera de sa poche, si je puis m'exprimer ainsi; mais ce sera de donner aux maîtres de poste ce qu'il retirera des voitures publiques, au lieu de le verser dans le trésor, et cela seulement jusqu'au 1^{er} juillet 1854. Le Gouvernement n'aura donc rien à dépenser lui personnellement. C'est à cause de cela qu'il a cru et croit encore que la proposition faite et adoptée par la Chambre des députés peut être maintenue, car s'il en était autrement, la loi sur les voitures publiques qui doit procurer des ressources considérables au trésor devrait être ajournée à dix-huit mois.

Voilà, je le répète, ce qui a déterminé le Gouvernement à accepter la proposition de la Chambre des députés; il pense qu'elle doit être maintenue: du reste, à cet égard, il s'en rapporte à la sagesse du Sénat.

JACQUEMOND. Messieurs, je ne reviendrai pas sur les considérations que j'ai eu l'honneur de vous présenter l'année dernière sur la question qui est de nouveau soumise à vos délibérations. Il ne s'agit point de savoir si le droit de 25 centimes, perçu par les maîtres de poste, sera supprimé ou non, puisque cette suppression a été adoptée en principe; seulement, M. le commissaire royal voudrait qu'elle eût lieu à dater du premier janvier 1853, tandis que le Sénat a décidé qu'elle n'aurait lieu que depuis le premier juillet 1854. Non-seulement M. le commissaire royal n'a apporté aucun argument nouveau pour faire revenir le Sénat de la décision qu'il a adoptée, presque à l'unanimité; mais les circonstances actuelles fournissent encore des raisons plus puissantes pour maintenir le vote de cette auguste Assemblée.

C'est pendant les premiers mois de l'année 1851 que le Gouvernement a contracté des engagements bilatéraux, pour le terme de trois ans, avec 132 maîtres de poste. Il leur a garanti le droit de 25 centimes qui leur est payé par les entrepreneurs des voitures publiques; les maîtres de poste ont promis, en correspectif, de faire, à un prix convenu, le service des courriers pour la poste aux lettres, et de tenir leurs relais approvisionnés. Il est évident (et M. le commissaire royal en convient) que, si le Gouvernement ne satisfait pas à ses engagements envers les maîtres de poste, il sera tenu de les indemniser. Or, je considère que nos finances éprouveraient un dommage considérable, si la loi actuelle accordait la suppression du droit des 25 centimes, avant l'expiration du terme des engagements contractés par l'État.

Quoi! le Gouvernement est maître de la situation, il peut différer la suppression du droit des 25 centimes jusqu'à une époque où il ne sera tenu à aucune indemnité; il suffit pour cela d'attendre jusqu'au premier semestre de 1854, et il trait s'exposer volontairement à 132 procès pour réclamations d'indemnités? Je le dis ouvertement, ce serait un acte de mauvaise administration.

En vain objecte-t-on que le Gouvernement aura les moyens d'indemniser les maîtres de poste avec l'impôt plus élevé qu'il percevra sur les entrepreneurs des voitures publiques.

C'est un fait qu'on doit regarder comme très-douteux; tandis que l'indemnité à payer est un fait irrécusable. Suivant M. le sénateur rapporteur de la Commission, les droits perçus par les maîtres de poste s'élèvent annuellement à 450,000 francs environ, et suivant M. le commissaire royal, à 800,000 francs. En conséquence, le minimum de cette indemnité, pour dix-huit mois, c'est-à-dire depuis le premier janvier 1853 au premier juillet 1854, serait, à peu près, de 645,000 francs suivant le premier, et de 1,200,000 francs suivant le second. Maintenant, si l'on veut faire attention que

les entrepreneurs des voitures publiques sont déjà soumis à un droit égal au dixième du produit brut des transports, en vertu du règlement annexé à la loi du 21 juillet 1833, plus au droit de patentes établi par la loi du 16 juillet dernier, il me semble qu'on pourra bien difficilement les frapper d'un nouveau droit plus fort que celui qu'ils paient actuellement aux maîtres de poste.

Dès lors, le Gouvernement aurait à supporter non-seulement la perte des frais de perception, mais encore les indemnités plus considérables que les maîtres de poste ne manqueraient pas de réclamer. L'absence de moyen de contrôle et l'incertitude qui règne dans les calculs fournis par M. le commissaire royal et M. le sénateur rapporteur ouvriront un vaste champ à des prétentions exagérées. Les maîtres de poste pourraient même présenter des arguments pour soutenir qu'ils auraient retiré de plus fortes sommes pendant les dix-huit mois écoulés. En un mot, le Gouvernement se créerait à lui-même des embarras immenses, qui pourraient se liquider par des pertes considérables. Ne lançons pas les finances dans des spéculations aléatoires, dont le résultat pourrait être tout-à-fait contraire aux prévisions de M. le commissaire royal.

Monsieur le commissaire royal pense qu'on pourrait indemniser les maîtres de poste en élevant le prix des courses. Mais cette élévation attien-drait aussi le Gouvernement, puisqu'il se sert des stations de poste pour les courriers qui font le service de la poste aux lettres. Cette augmentation de dépenses pour un service indispensable serait une perte aussi positive pour l'Etat que le paiement de l'indemnité.

On a dit encore que l'impôt de vingt-cinq centimes payé aux maîtres de poste est contraire à l'opinion publique et qu'en le supprimant à dater du 1^{er} janvier 1853, le Gouvernement serait placé dans la nécessité de présenter dans le courant de l'année un projet de loi sur les voitures publiques.

Un tel argument me paraît avoir peu de force pour résoudre les difficultés que je viens de rappeler. Si l'opinion publique, c'est-à-dire l'opinion des entrepreneurs des voitures qui paient cette taxe aux maîtres de poste, n'est pas favorable à ce genre de perception, c'est évidemment parce que les entrepreneurs présumant qu'ils paieraient moins, lorsque la taxe serait perçue sous une autre forme par le Gouvernement. Si cela doit être ainsi, il faut en conclure que les finances seraient en perte, ou en d'autres termes, qu'elle sauraient à payer une indemnité plus forte aux maîtres de poste que le produit qu'elles percevraient sur les entrepreneurs de voitures publiques.

S'il est vrai qu'il soit urgent de refaire la loi du 21 janvier 1833 sur les voitures publiques, rien n'empêche de s'en occuper et de déterminer que le nouvel impôt ne sera perçu qu'à dater du 1^{er} juillet 1854, afin de mettre cette loi en harmonie avec les engagements contractés par l'Etat envers les maîtres de poste.

Mais le système de faire cesser d'une manière absolue la perception des vingt-cinq centimes à dater du 1^{er} janvier 1853 offre, selon moi, un inconvénient des plus graves, car j'ai la conviction que la loi projetée sur les voitures publiques ne pourrait pas être mise en vigueur au 1^{er} janvier 1853, et il s'en suivrait nécessairement que l'Etat serait privé pendant un intervalle plus ou moins long du produit incertain du nouvel impôt qu'on voudrait établir sur les voitures publiques, tandis que les finances devraient supporter sans aucune interruption l'indemnité due aux maîtres de poste.

En effet, le projet du Gouvernement a été renvoyé à une Commission, laquelle, dit-on, ne s'est point encore rassem-

blée. Lorsqu'elle aura terminé son travail, il devra être examiné de nouveau, avant d'être présenté aux Chambres. Il ne pourra donc être soumis au Parlement que vers la fin de 1852. S'il y a des travaux plus urgents, la discussion de cette loi sera différée. Dans les suppositions les plus favorables, elle pourra difficilement être votée avant les premiers mois de 1853; ensuite, il faudra un certain intervalle afin de préparer les règlements pour son exécution, organiser le service pour la perception. En un mot, les finances seront exposées à une perte assurée pendant plusieurs mois, et peut-être pendant toute l'année 1853.

Ces considérations me paraissent péremptoires pour maintenir la décision du Sénat, qui a voulu différer la suppression de la taxe des 25 centimes perçus par les maîtres de poste, jusqu'au terme de leurs engagements.

Toutefois, afin de démontrer que l'on ne veut point prolonger la perception de cette taxe au-delà des engagements contractés par l'Etat, et, comme ces engagements n'ont pas tous la même date, j'aurai l'honneur de vous soumettre un amendement à la rédaction de l'article 25, proposé par la Commission.

Quelques-uns des contrats avec les maîtres de poste seront terminés dans le mois de février 1854, d'autres dans les mois successifs, jusqu'au mois de juin. Il me semblerait rationnel que cette taxe cessât d'être perçue, pour le compte des maîtres de poste, après l'expiration du terme de leurs contrats; autrement, il y aurait inégalité dans la manière dont ils seraient traités, puisque quelques-uns continueraient à percevoir la taxe pendant un mois ou deux après la résiliation de leur convention. Si cette taxe continuait à être perçue jusqu'au 1^{er} juillet 1854, elle devrait l'être au profit et pour le compte de l'Etat, relativement à quelques stations de poste.

Mon amendement est conçu dans les termes suivants :

« Art. 25. L'imposizione di 25 centesimi ai concessionari di vetture pubbliche, in favore dei mastri di posta, stabilita dalle regie patenti del 21 luglio 1833, non sarà più dovuta ai detti mastri di posta di mano in mano che scadranno gli attuali contratti con essi stipulati, e cesserà del tutto, al più tardi coll'ultimo giugno 1854. »

DI POLLONE, relatore. M'incombe, o signori, il dovere di spiegare al Senato i gravi motivi che indussero il vostro ufficio centrale a proporre l'emendamento nell'articolo ora in discussione.

Esso credette che sarebbe assai più vantaggioso al Governo di aver tempo a studiare maggiormente la questione, che ora in verità non lo è, mentre il profitto, che crede di ricavare dalla nuova legge sulle vetture pubbliche, pare sia alquanto illusorio: la questione vuol essere studiata nel suo complesso. Se da un lato si esonerano i concessionari di vetture pubbliche dalle gravezze imposte dalla legge 1833, si potrà certamente ritrarre un prodotto maggiore; ma in tal caso il Governo avrà il dovere di provvedere con altri mezzi al trasporto dei dispacci, e mi spiego.

All'articolo 60 della legge del 21 luglio 1833 s'impone l'obbligo a tutti i concessionari di vetture pubbliche di trasportare gratuitamente i dispacci dell'amministrazione postale sino alla concorrenza di 40 chilogrammi; questo obbligo è certamente un onere per le vetture pubbliche, ma è un gran vantaggio per il servizio postale. Se si dovesse sopportarne le spese, ascenderebbero a migliaia e migliaia di lire.

Non potrei in questo momento dire se sia in una somma più o meno determinata non avendo avuto tempo, per il

breve spazio che venne concesso al relatore per compilare la relazione, a procurarmi questi dati. Questa è una prima considerazione. La seconda, che intendeva di fare, fu svolta dal senatore Jacquemoud, e non occorre di ripetere che coll'imporre gravetze ai concessionari di vetture pubbliche, invece di farli aumentare, si faranno diminuire.

Un'altra considerazione io sottopongo al Senato, ed è che quando le linee di strade ferrate in progetto saranno compiute, certamente le vetture pubbliche diminuiranno in gran copia, ed allora questo reddito presupposto dal Governo cesserà, o diminuirà in gran parte.

L'ufficio centrale poi fu principalmente indotto a persistere nel sentimento, che avete approvato con 46 voti contro 6, il 31 di maggio dell'anno scorso, e per le stesse ragioni che nel marzo dello stesso anno il Governo coll'intendimento di migliorare lo stato delle cose aveva determinato di rendere a tempo determinato le concessioni che erano a tempo indeterminato, che aveva fatto nel periodo di vari mesi nuovi contratti, i quali sommano a 152, due dei quali terminano con luglio 1853, uno con gennaio 1854, e 121 con il mese di aprile 1854, per quelle stesse ragioni, dico, non gli parve dover favorire uno stato di cose che riuscirebbe dannosissimo allo Stato, cioè di produrre la possibilità, l'eventualità di gravetze nuove, e di liti infinite al Governo. E queste gravetze sarebbero forse infinite perchè non basta, come diceva il senatore Jacquemoud, quando si voglia scindere un contratto, d'indennizzare i mastri di posta, i concessionari delle stazioni del prodotto di 25 centesimi, ma bisogna considerare che per la creazione di queste stazioni sono impegnati molti capitali, sono fatti affittamenti di locali per servizio delle stazioni, sono fatti affittamenti di poderi per provvedere il fieno e la paglia necessaria alla consumazione dei cavalli.

Tutti questi contratti non si possono scindere in breve spazio di tempo, e certamente saranno altrettanti argomenti che produrranno i mastri di posta onde avere maggiori indennità.

Disse il commissario regio che vi era un mezzo semplicissimo per compensare i mastri di posta, quello cioè di aumentare il prezzo delle corse dei cavalli.

A questo io mi faccio lecito di rispondere che, se non vi sono viaggi ora che il trasporto costa un quarto di meno, quando il trasporto sarà aumentato d'un quarto di più, diminuirà in ragion diretta il numero dei viaggi; più si accrescerà il prezzo e minore sarà il numero di quelli che vorranno approfittarsene. Quando poi si seguisse il sistema proposto dal signor commissario regio, di aumentare cioè il trasporto dei viaggiatori per mezzo dei cavalli di posta, giustizia vorrebbe che il Governo cominciasse per dare il buon esempio, e pagasse ai mastri di posta il prezzo aumentato.

Ora, da un calcolo che l'amministrazione delle poste ha fatto, portando a due lire ciò che ora costa una lira e 80 centesimi, la spesa per lo Stato sulla linea attualmente servita dai regi corrieri aumenterebbe di 385 mila lire.

Ora, io domando, se da un lato si dovrà dare indennità, se dall'altro si dovrà aumentare il bilancio per trasporto dei dispacci, cosa vi rimarrà del prodotto delle lettere? Oltre di ciò prego il commissario a volermi dire se ha veramente dei dati di questo maggior aumento. Io temo che questi dati non esistano. Già l'anno scorso ci favoriva un dato di 800 mila lire che i mastri di posta ricavano dal prodotto dei 25 centesimi; ma da un lavoro per quanto possibile accurato, fattosi compilare d'ordine dell'amministrazione delle poste, si è veduto che monta soltanto a 428 mila lire. Io non vorrei

che lo stesso ora accadesse, che il Governo si formasse un'illusione sul prodotto che potrà ritrarre dalla nuova legge sulle vetture pubbliche, e che invece di 800 mila lire ne avesse appena 400, e ne dovesse pagare 500 o 600 mila.

Per queste ragioni mi pare che la certezza sola di aver un maggior lasso di tempo onde studiare la questione, potrà molto contribuire a risolverla con dati positivi; quindi col sistema della Commissione si evitano tutti gli inconvenienti, come aveva l'onore di esporre nella relazione letta al Senato; col primo di luglio 1854 ogni ragione di litigio cessa, ogni obbligo per parte del Governo cessa, ogni indennità straordinaria cessa pure, perchè, diffidandoli due anni prima, i mastri di posta non avranno più ragione di lagnarsi di essere stati presi all'improvviso.

L'ufficio centrale quindi persiste nel suo sentimento.

Ove le nostre finanze fossero in miglior condizione, si potrebbe forse tentare lo sperimento, ma io credo che abbiamo già sufficienti difficoltà finanziarie per non cercare di aggravare maggiormente lo stato delle cose.

(Sospensione di alcuni minuti in cui il relatore conferisce sotto voce cogli altri membri della Commissione.)

Era nato un dubbio se non si poteva facilitare di qualche mese, stante la scadenza delle stazioni, ma la differenza si notò così minima da aprile a luglio, che la maggioranza della Commissione persiste nella sua prima opinione.

~~NESSUNO.~~ Nessuna questione attualmente può presentarsi più grave al Parlamento che le questioni di finanza, e sotto questo aspetto io considererò principalmente quella che ora si agita.

Già l'altra volta che fu in discussione questa disposizione di legge, io sostenni doversi mantenere l'imposizione dei 25 centesimi, e non soltanto differire l'abolizione della medesima a più lungo tempo. Più che mai persisto nella stessa opinione ora che i dati somministratici dal relatore dell'ufficio centrale ci provano con certezza quanta sia l'importanza di questa imposizione; ora che, lungi dall'apparire che l'opinione pubblica sia contraria a questa imposizione, appare dalla stessa relazione che quasi non vi furono reclami contro di essa, neppure dalle stesse persone che la pagano; e godo che quasi tutti gli argomenti che si portarono onde provare che il pagamento di questa contribuzione deve continuarsi sino a più lungo termine, tutti, dico, tranne quello delle liti che per la pronta abolizione si avrebbero coi mastri di posta, provino piuttosto all'evidenza che essa debba essere del tutto conservata. Due sole ragioni si portarono per provare che questa contribuzione debba essere abolita; che una tale abolizione è domandata dall'opinione pubblica, e che dovendosi fra breve presentare una nuova legge sul servizio delle vetture pubbliche, questa contribuzione sarà compensata dalla nuova contribuzione che si stabilirà con essa legge.

Appena credo necessario di rispondere al primo argomento, sì perchè già notammo che questa dimostrazione dell'opinione pubblica non esisteva, sì perchè se tutte le contribuzioni contro le quali sta l'opinione di chi le paga dovessero abolirsi, più non vi sarebbe alcuna contribuzione. All'incontro, come notava il relatore dell'ufficio centrale, questa contribuzione, per essere divisa su grandissimo numero di persone, e perchè non si paghi direttamente dai contribuenti, appena è sentita.

Molte anzi delle contribuzioni che furono sanzionate in questi ultimi tempi, e molte fra quelle che devono sanzionarsi fra breve, pesano certamente sui contribuenti di gran lunga più gravemente che non questa dei 25 centesimi.

Il provento poi della medesima non deve calcolarsi soltanto nelle 400 e tante mila lire che il Governo dovrebbe indennizzare ai mastri di posta, ma anche nella somma che perceve attualmente e che cesserà di percevere dai mastri di posta per l'appalto della concessione; giacchè vediamo che fin d'ora andarono deserti molti incanti pel solo timore di questa abolizione, ancorchè si continuasse a pagare l'imposta per alcun tempo; e certo che di mano in mano che scadrà qualche appalto sarà vano pensiero il pretendere di rinnovarlo.

In quanto all'altro argomento, che questa contribuzione ne sarà compensata da quella che si metterà sulle vetture pubbliche, osserverò anzi tutto che questa legge non solo non è ancora presentata al Parlamento, ma che non abbiamo nessun argomento per credere che quando il Ministero la presenterà, essa sarà approvata quale verrà da lui presentata. Nel modo stesso che ora il Ministero desiderava che fosse differita l'abolizione di questo pagamento, e continuata l'obbligazione per alcun tempo, e non l'ottenne, per la stessa ragione, se vorrà che si imponga un nuovo peso alle vetture pubbliche, non l'otterrà; e lungi dall'imporsi il peso nuovo, forse verrà tolto o scemato anche l'altro che già si paga.

Vediamo che da lungo tempo si cammina per questa strada; che ad ogni tratto in fatto d'imposizioni e di pubbliche entrate si distrugge l'imposizione esistente, si differisce ad un tempo avvenire lo stabilirne una nuova: al momento poi di stabilire la nuova sopravvengono impedimenti, questa non si stabilisce, e cessò intanto l'antica, e si scemò un ramo d'entrata. Se fin d'ora si discutesse la nuova legge sulle vetture, sarebbe il caso di vedere se il lucro nuovo, se la nuova contribuzione compensi l'antica; sarebbe il caso di vedere se il modo d'imposizione pagabile direttamente al Governo sia difatti egualmente utile, o sia meno vessatorio; e dal confronto dei due modi potrebbe vedersi quale si debba approvare. Ma qui non si tratta di confronto; trattasi qui di abolire una contribuzione che esiste, la quale reca un considerevole vantaggio alle finanze, e mediante la quale si ha un servizio che è necessario, il servizio dei mastri di posta, mentorchè, abolita questa, cesserebbe o diverrebbe onerosissimo allo Stato il detto servizio; e la contribuzione colla quale il Governo spera di potervi supplire è affatto problematica, ed è improbabilissimo che venga sancita.

Se ad ogni tratto si vanno facendo delle economie talora minime e dannose, quando si tratta di somme così gravi, chi oserà gettarsi per questa strada ad occhi chiusi e toglierci le entrate che esistono e mentre si impongono nuovi e più gravi tributi? Io opino adunque doversi al tutto rigettare l'articolo, e rimandare la presente questione al tempo in cui si presenterà dal Ministero la legge sulla tassa per le vetture pubbliche e deliberare allora secondo che sarà o no ammessa una nuova contribuzione che tenga luogo di quella che si abolisce.

DESPINE, commissario regio. Messieurs, j'ai déjà déclaré que le Gouvernement s'en rapporte à la sagesse du Sénat; mais je dois répondre aux observations qui ont été faites par les honorables préopinants. Ils ont insisté sur le peu de probabilité que la loi des voitures publiques soit prochainement présentée, et surtout adoptée. A cet égard je crois pouvoir dire qu'il n'y a aucune difficulté à ce que cette loi soit présentée, dans un bref délai et à ce qu'elle reçoive l'approbation du Parlement, car cette loi ne sera autre chose qu'une loi purement fiscale qui se composera d'un très-petit nombre d'articles, et je ne suppose pas qu'elle puisse donner

lieu à de bien longues discussions. Ainsi toute difficulté élevée sur le peu de probabilité de la présentation et l'adoption de la loi ne peut être sérieuse.

Il a été avancé qu'il résulterait de cette loi que les entrepreneurs de voitures publiques, outre les impôts dont ils ont été frappés jusqu'à ce jour, vont encore avoir à leur charge l'impôt sur les patentes, et que, par conséquent, le nombre des voitures publiques diminuera.

Je crois pouvoir affirmer que la nouvelle loi qui sera présentée tendra à les dégrèver, au lieu d'augmenter les impôts dont ils supportent le poids. Les voitures publiques paient en ce moment le droit de 25 centimes, le droit exigé par la loi de 1835, et elles vont encore payé le droit établi sur les patentes, tandis que la nouvelle loi n'exigera, outre le droit sur les patentes, que celui qui sera fixé par elle.

J'ai dit que je ne supposais pas que le droit fixé par cette nouvelle loi excédât les deux droits qui sont payés aujourd'hui. J'ai même l'intime conviction que la loi qui va être proposée allégera de beaucoup leur position, d'autant plus que dans la loi actuelle les entrepreneurs se trouvent frappés non-seulement pour les chevaux dont ils se servent habituellement dans leurs parcours, mais encore pour tous les chevaux de renfort et pour les postes dites de faveur. La loi actuelle grève donc nos voitures publiques de charges que fera disparaître la loi nouvelle; elles ont donc tout à gagner. Je ne sais pas de quelle manière le droit sera fixé, mais il me semble que rien ne sera plus facile que de fixer ce droit à faire payer au Gouvernement de la même manière qu'il l'est aujourd'hui en faveur de maîtres des postes, c'est-à-dire par myriamètres. Du moment où ce prix sera fixé par nombre de myriamètres et par nombre de courses, le Gouvernement trouvera moyen de reprendre d'un côté ce que de l'autre il donnera aux maîtres de poste.

Ainsi, messieurs, tous les raisonnements qui ont eu pour but de faire croire que le Gouvernement paiera plus qu'il ne recevra ne sont pas fondés.

Monsieur le rapporteur de la Commission a accusé le commissaire du Roi d'avoir avancé, dans la Session précédente, des faits qui ne se sont pas trouvés confirmés par l'expérience; il l'a accusé, entre autres, d'avoir parlé de huit cent mille francs, somme bien différente de celle déduite de la moyenne prise sur le triennium.

Il y a je crois, une erreur dans le mode d'évaluation ou de comparaison faite par M. le rapporteur: quand j'ai parlé de huit cent mille francs, j'ai considéré les voitures telles qu'elles étaient dans le moment où j'ai pris la parole dans le Sénat. Or, c'était l'année dernière, et, l'année dernière le nombre des voitures publiques a été certainement plus grand que la moyenne du triennium; car leur nombre, au lieu d'aller en diminuant, va toujours en augmentant. J'ai dit ensuite que je ne considérais pas seulement le droit de 25 centimes en raison de ce qui se paie, mais que j'y comprenais toutes les entreprises de voitures publiques que les maîtres de poste font pour leur compte, et celles dont ils font la conduite.

Enfin, on a fait observer qu'en augmentant les prix des courses on diminuerait le nombre des voyageurs; qu'en les augmentant d'un quart, le nombre des voyageurs diminuerait d'un quart. Ce raisonnement ne peut être soutenu: d'abord, les prix que l'on paie en France et en Lombardie sont plus élevés que ceux qui se paient dans notre pays: depuis l'établissement des chemins de fer, surtout, ce ne sont que les gens riches qui voyagent en poste. Ces personnes-là voyageront toujours; puisqu'elles s'obstinent à voyager en poste,

c'est qu'elles ont des raisons pour préférer ce genre de locomotion à tout autre. Ainsi, je ne puis admettre que l'augmentation même de 25 centimes dont on chargerait le prix de la course, en la portant, par exemple, à 2 francs 25 centimes, ferait diminuer le nombre des voyageurs en poste.

Telles sont, messieurs les sénateurs, les observations que j'avais à faire; je termine en répétant ce que j'ai déjà dit: je m'en rapporte, à cet égard, à la sagesse de votre décision.

DI POLLONE, relatore. Io ho dimandato la parola per ripetere un'osservazione che già mi occorre di fare nella discussione che ebbe luogo l'anno scorso su questo argomento, cioè che io non ho mai inteso di fare alcun appunto al signor commissario regio, ma che mi sono valso di sue citazioni per dimostrare come io temessi che i dati che potesse avere il Governo non fossero esatti, ed infatti io leggo queste precise parole del signor commissario regio. (*L'oratore percorre a voce sommessa qualche analogo brano de' precedenti rendiconti delle sedute del Senato.*) Io non vorrei allungare di troppo questa discussione; ma insomma il signor commissario regio stabiliva la somma di 800 mila lire, la quale è stata ammessa dalla Camera stessa.

Ora egli ha esposto che in questo calcolo non erano contemplati anche i diritti che i mastri di posta percevano egliino stessi da coloro che viaggiano co' propri cavalli, ecc. ecc. e che perciò la somma poteva montare a circa lire 800 mila. Ebbene, nel calcolo fatto, come dissi, con tutta la cura possibile, vennero precisamente contemplati questi diritti non percepiti e questi lucri che i mastri di posta fanno essi medesimi, e con tutto ciò avvi una differenza enorme. Io temo che questa differenza possa rinnovarsi nei calcoli che si fanno del maggior vantaggio che produrrà la nuova legge sulle vetture pubbliche.

Tornando il signor commissario regio sull'utilità di accrescere il prezzo delle corse dei cavalli da posta, disse che nel paese a noi vicino, in Francia, era stato aumentato. Mi duole di dover negare questa supposizione, mentre dall'annuario postale che io tengo nelle mani apparisce che si conserva la stessa tariffa stata posta in vigore dacchè le distanze postali furono ridotte a miriametri, ed il miriametro portandolo a 40 soldi, siccome la posta è composta di 8 chilometri, sale ad una lira e 60 centesimi, differenza minima, come vede, e ben lungi dall'eguagliare i prezzi gravissimi stati attivati da un anno e mezzo circa nella Lombardia.

Ma quando il Governo emanerà il regio decreto, di cui fa cenno l'articolo 57, allora certamente potrà fare, ad imitazione di quanto ha stabilito la Francia, questo leggierrimo aumento, onde potrà calcolare una somma probabile; ma questo sarà ben lungi dall'indennizzare i mastri di posta di quel provento certo che ricavasi dalle vetture pubbliche.

Io mi permetto di dirglielo; io vedo qui questo risultato, che cioè si priverebbero i mastri di posta di un provento sicuro per avere un maggior vantaggio in carta; solita moneta di che servono i teorici per pagare, che non credo possa supplire a quanto si verrà a perdere dai mastri di posta...

GIULIO. Domando la parola.

DI POLLONE, relatore. Ho desiderato di dare queste spiegazioni al signor commissario regio per giustificare l'allegazione da me emessa; quindi non posso che ripetere una seconda volta, a nome dell'ufficio centrale, ch'egli persiste nel suo emendamento.

GIULIO. Signori senatori, un'imposta esiste, la quale si

dice contraria alla pubblica opinione; ma io credo che si possa dire molto più, la quale è sicuramente contraria alla giustizia.

Quest'imposta di 25 centesimi per cavallo, di cui sono gravate le vetture pubbliche è un compenso che il Governo ha creduto dover concedere ai mastri di posta a fine di ragguagliare alle spese da esso fatte il prezzo che lo stesso Governo paga pe' trasporti de' dispacci: prezzo che si riconosce inferiore al vero, cioè a dire che il Governo, lo Stato, il pubblico fa pagare da' viaggiatori che si servono di vetture pubbliche e non della posta, una parte del prezzo de' trasporti de' dispacci, cioè a dire che quel vantaggio che risonda generalmente a pro di tutti i cittadini che fanno trasportare le loro lettere dalla posta, si fa pagare, non da quelli che se ne giovano, ma da coloro soli i quali fanno uso di pubbliche vetture.

Sta dunque contro il mantenimento di questa imposta la sua ingiustizia, o almeno nel mantenerla più lungamente.

Si sostiene che essa se non è giusta è quanto meno necessaria, e che non vi ha mezzo di supplirvi convenientemente in altro modo.

Ora questo mezzo di supplirvi in altro modo non solamente è evidente, ma eziandio immancabile.

Si teme che la novella imposta, di cui si graveranno le vetture pubbliche, non arrivi a compensare la somma che ora ci dà quest'imposta di 25 centesimi; ma questi dubbi non hanno fondamento.

L'imposta sarà pagata dalle medesime vetture percorrenti le medesime strade, conducenti lo stesso numero di persone.

Non v'ha dunque, per questo canto, motivo di dubitare che il Governo possa incontrare gravi difficoltà a riscuotere dalle vetture pubbliche quelle medesime somme che ora ne riscuotono i mastri di posta. Ma v'ha di più; quest'imposta di 25 centesimi è ora pagata da' conducenti degli imprenditori di pubbliche vetture su quelle strade sulle quali vi sono stazioni postali; poichè su queste strade solamente i mastri di posta sono quelli che hanno interesse e diritto a riscuotere.

La nuova imposta, qualunque sia per essere, che con una legge novella s'imporrà alle vetture pubbliche, non sarà sicuramente limitata a quelle che percorrono strade postali, ma si estenderà generalmente a tutte le vetture pubbliche e crescerà adunque la materia imponibile, e non ci è ragione di credere che per questo motivo venga a diminuirsi il provento dell'imposta.

Si è soggiunto ancora che nello stabilimento delle strade ferrate che sono in costruzione o che sono in progetto verrà a diminuire di molto il numero delle pubbliche vetture.

E qui io ritengo pure che vi sia un timore senza fondamento; io credo invece, e così credo, appoggiato ad una lunga, larga ed ampia esperienza, che lo stabilimento delle strade ferrate accrescerà e accrescerà di molto le pubbliche vetture. Citerò un solo esempio.

Prima dello stabilimento di una strada ferrata tra Londra e Birmingham esisteva in quello stradale un certo numero di vetture pubbliche servite (non saprei ricordarmi) da quante centinaia di cavalli. Quando si trattò di stabilire una tale strada, i proprietari di queste vetture gettarono alte grida, pretendendosi tutti rovinati. Il Governo inglese, il Parlamento saggiamente non diedero ascolto a questi vani reclami, e la strada ferrata si stabilì. L'effetto fu che il numero dei cavalli impiegati in questa linea venne a crescere più del doppio.

La ragione ne è evidente: le strade ferrate non sono destinate a trasportare quello stesso numero di viaggiatori che passavano di paese in paese prima del loro stabilimento, ma sono destinate a promuovere e promuovono infatti questi viaggi, questi passaggi di luogo a luogo; ond'è che per fare affluire dai paesi dei dintorni alle strade ferrate i viaggiatori vi fu necessario un maggior numero di cavalli di quello che prima bastava per trasferirli in tutta la lunghezza della strada.

Si è detto finalmente che la nuova legge che imporrebbe un gravame sulle vetture pubbliche non potrebbe probabilmente essere votata così prontamente; ma qualora questa legge non possa essere votata, qual difficoltà proveranno il Governo e il Parlamento a prorogare allora di 3, di 6, di 8, di 12 mesi il termine fissato nella legge presente pel pagamento dell'imposta dei 25 centesimi?

Assolutamente nessuno. Si supponga che verso il finire della Sessione del 1852 divenga evidente l'impossibilità di votare in tempo una novella legge sulle pubbliche vetture. Bene! Allora il Governo vi presenterà (e voi certamente approverete perchè sarà necessario) una legge la quale prorogherà di un anno il pagamento di quest'imposta...

VESME. Domando la parola.

GIULIO. Non vi è adunque nessun motivo per ammettere l'emendamento proposto dalla Commissione; ve ne ha molti per rifiutarlo, e basta per tutti quello che, l'accettare quest'emendamento è ritardare l'approvazione di una legge che il Governo crede necessaria, la legge medesima che stiamo votando; è un compromettere forse il successo, è in ogni caso il far nascere fra due poteri dello Stato un dissidio il quale solamente si può ammettere quando l'assoluta necessità lo giustifichi.

VESME. Ho chiesto la parola per fare alcune brevi osservazioni, principalmente sul discorso fatto dall'onorevole commissario regio. Egli non rispose invero ai miei argomenti nè combattè la mia opinione, ma soltanto quella della Commissione.

Io non voglio confutare ciò che disse, voglio anzi piuttosto appoggiarmi contro di lui a quanto disse egli stesso.

Egli asseriva che la nuova legge sulle vetture pubbliche diminuirà la contribuzione, e che i concessionari di vetture pubbliche saranno meno aggravati che non erano in prima.

Ecco appunto ciò che io sosteneva: che si diminuerebbero le pubbliche entrate colla nuova legge, e se già è intenzione del Governo di diminuirle, possiamo essere certi che verranno diminuite molto di più allorchè questa legge avrà a passare per la trafila delle Commissioni delle Camere e della pubblica discussione.

Osservo parimente che se è vero ciò che egli asserisce, che ascenda ad ottocento mila lire e non a quattro cento mila il prodotto di questa contribuzione dei venticinque centesimi, sarà nuovo e più forte argomento contro di lui, perchè sarà ad un dipresso doppia di quello che si allegava la perdita della finanza, epperò una ragione più forte vi sarà per fare che essa non la subisca.

Asseriva che si potrebbe supplire alla perdita coll'accreoscere il prezzo delle vetture di posta. Già fu abbondantemente risposto a questo argomento dal relatore della Commissione: mi restringerò ad aggiungere contro tale asserzione un solo argomento.

Il servizio delle vetture di posta cade quasi esclusivamente sugli stradali da Genova a Torino, da Torino in Francia, da Torino a Nizza per Cuneo, e da Torino a Milano, essendo queste le strade più frequentate e che formano quasi le ar-

terie dello Stato; ora su questi stradali o sono costruite, o fra breve tempo sono per costruirsi strade ferrate con poche interruzioni, quali sarebbero da Cuneo a Nizza, che d'altronde è fra gli accennati lo stradale meno frequentato: il che vuol dire che se ora è piccolo il prodotto della posta-cavalli, da qui ad alcuni anni diverrà quasi del tutto nullo.

Rispondo ora ad una obbiezione, la sola a parer mio alquanto importante che sia stata fatta contro la mia proposizione di rigettare al tutto questo articolo, voglio dire l'obbiezione che fu fatta dal senatore Giulio, che questa contribuzione è ingiusta: egli la dice ingiusta perchè non fa cadere il peso del servizio postale sopra quelli che godono dell'utile delle lettere, per il quale principalmente è istituito. L'osservazione forse sarebbe giusta se la contribuzione si considerasse come pagata al dicastero delle poste, se le poste fossero un ente morale al quale si pagasse la contribuzione. Ma non sotto questo punto io considero la questione; la contribuzione è pagata allo Stato, il quale soddisfa a questo come ad ogni altro ramo di pubblico servizio. Se adunque si può imporre una contribuzione ad alcune professioni speciali, per alcuni speciali servizi, si potrà anche, come si fece, imporre una contribuzione alle vetture pubbliche. Non trovo in realtà differenza tra questa contribuzione dei venticinque centesimi e quell'aumento di contribuzione che si vuole imporre nella nuova legge pel servizio delle vetture pubbliche; la differenza non è che di nome, ma in vero sono, se non in quanto alla gravità, in quanto alla sostanza una cosa sola. Nè io mi oppongo all'abolizione di questa contribuzione quando la nuova contribuzione sarà stabilita, anzi stimo che sia utile; in quanto le contribuzioni dovute a particolari credo che siano poco nell'indole dei tempi; lo Stato deve essere il solo ad esigere contribuzioni, o le persone che le esigono a nome dello Stato nel caso che esse vengano date in appalto; ma una contribuzione direttamente dovuta ai mastri di posta è forse meno regolare.

Si abolisca dunque, se si vuole, ma si abolisca allarguando si metterà una nuova contribuzione in sua vece. Opponeva inoltre il senatore Giulio che il rigettare questo articolo sarebbe un procrastinare la legge che il Governo crede utile di proporre sulle vetture pubbliche. Credo anch'io che forse porterebbe qualche incaglio a quella legge il conservare la contribuzione per un termine lungo determinato; ma il non abolirla non porta alcun incaglio, perchè la questione resterà al tutto nello stato medesimo nel quale ora si trova, invece che se la contribuzione viene abolita per un dato termine, è un affidamento assoluto che si dà ai mastri di posta che non verrà abolita prima, e in conseguenza converrà che la nuova legge abbia riguardo a questa nuova situazione; laddove, come dissi, se non si stabilisce alcun termine, è indubitato che le cose continueranno nello stato in che sono al presente.

Osservava ancora l'onorevole senatore Giulio che, nel caso che la legge non fosse sancita nel corso dell'anno, il Governo potrebbe facilmente chiedere una proroga, affinchè questa contribuzione continuasse intanto a percepirsi. Ma domando io: chi crede seriamente che una tale proroga sia per domandarsi, e che dimandata si possa ottenere? Come mai si dimanderà la proroga di una imposizione la quale con tante istanze si chiede che venga abolita, ad onta di mille ostacoli e ad onta dei desiderii manifestati due volte da questa Camera? Io credo che questa dimanda non si farà, e se si facesse, essa verrebbe infallibilmente rigettata.

Non toccherò che di volo l'ultimo argomento, quello del contrasto che si suppone possa nascere fra le due Camere.

Io credo che non vi possa nascere contrasto di sorta: non vi ha nulla di più comune che su alcun punto vi sia dissenso.

Qui si tratta di un articolo, del tutto straniero alla legge, e lo è talmente, che la legge fu presentata dal Ministero senza quest'articolo. Io non propongo, col rigettare quest'articolo, di rendere stabile questa contribuzione, ma bensì che si sospenda la questione sino al tempo in cui non si prometta un'altra contribuzione, ma a questa davvero si sostituisca.

Io credo che presa sotto questo aspetto la questione non possa incontrare difficoltà, come ne incontrerebbero le altre proposizioni, sia quella di abolire la contribuzione in fine del presente anno, sia quella di abolirla al giugno 1854.

DI POLLONE, relatore. La questione, già maturata sufficientemente, credo sia giunta al suo termine, e se mi fo lecito intrattenere ancora per qualche minuto secondo il Senato, si è unicamente per rassegnargli due osservazioni inrisposta a quanto espose il senatore Giulio.

Egli disse che la tassa era ingiusta; mi sia lecito di osservare che la tassa, essendo stabilita per legge, può dirsi *dura lex, sed lex*, ma non può dirsi ingiusta. D'altra parte la tassa è stata stabilita non per aggravare i viaggiatori in vetture pubbliche, ma per tutelare il servizio dello Stato, il quale è servizio pubblico. Si sono imposti obblighi, oneri ai mastri di posta, e si è detto loro: *voi andrete in tale luogo con un numero determinato di cavalli*; ma se ognuno avesse avuta la facoltà di stabilire delle cambiature accanto alle stazioni della posta, i mastri di posta certamente non avrebbero potuto durarla; ed è come facilitazione verso gl'interessi privati che il Governo ha accordato alle imprese di trasporto con vetture pubbliche la facoltà delle cambiature private, ma con che dessero un'indennizzazione a questi mastri di posta; locchè, per dirla in una parola, è una tassa imposta a coloro i quali violerebbero la privativa postale.

La seconda osservazione che mi farò lecito di sottoporre al Senato (sarà l'ultima) è relativa a quanto disse il senatore Giulio, che il Governo desiderava questa legge, ed era una legge necessaria.

Io credo che sarebbe una buona legge, e che migliorerebbe lo stato delle cose attualmente rette dall'editto del 1836, ma non una legge di assoluta necessità, mentre la privativa postale è consecrata da quell'editto medesimo. Questa si potrebbe ancora protrarre finchè il Governo avesse maturata la nuova legge, che intende di proporre sulle vetture pubbliche, ed allora sottoporre entrambe alla sanzione del Parlamento, e così togliere di mezzo ogni difficoltà.

Queste sono le operazioni che io ho l'onore di sottoporre al Senato, dichiarando che la Commissione persiste nel suo sentimento, e tanto più che il Governo non fece opposizione essendosi sottomesso alla saviezza del Senato siccome ha dichiarato ora il commissario regio.

SAULI. Sinora si è parlato degli interessi delle finanze. Per questo rispetto mi accosto non solo all'opinione dell'ufficio centrale, ma eziandio a quella dei preopinanti che hanno proposto la soppressione dell'articolo 25 della legge. Ma oltre a ciò io domando a coloro che sono meglio pratici di me se l'ammissione dell'articolo medesimo non sia per riuscire pregiudicievole ai viaggiatori. Pei mastri di posta qui si tratta di vita o di morte, di essere o di non essere. In quegli stradal dove verrebbero per tal cagione a cessare le stazioni postali, gl'imprenditori delle vetture pubbliche non avrebbero concorrenza, e così s'indurrebbero a stabilire prezzi di trasporto arbitrari e forse forse eccessivi.

PRESIDENTE. La Commissione propone che la cessazione

delle imposizioni di cui finora si è discorso sia protratta sino al 1° luglio del 1854, cioè in luogo del progetto ministeriale che vorrebbe solamente prostrarla all'ultimo dicembre del 1852.

Al progetto della Commissione si era già attraversato un sottoemendamento proposto dal senatore Jacquemoud il quale, ammettendo la cessazione di questa imposizione nello stesso periodo di tempo, vorrebbe pure che di mano in mano che scadrannogli attuali contratti del Governo con i mastri di posta, venga anche a cessare separatamente la corresponsione del diritto.

Si aggiunge ora un nuovo emendamento del senatore Vesme concepito nei termini seguenti:

« L'imposizione di 25 centesimi cesserà allorchè colla legge sulle vetture pubbliche verrà altrimenti provvisto a questo ramo di pubblico servizio. »

Debbo domandare in primo luogo se v'ha chi appoggi i due emendamenti letti, ed incomincerò da quello del senatore Jacquemoud. Chi l'appoggia si levi.

(È appoggiato.)

Faccio ora la stessa domanda al Senato riguardo all'emendamento Vesme.

DI POLLONE, relatore. La Commissione pregherebbe il presidente di rileggerlo.

(Il presidente lo rilegge.)

DI POLLONE, relatore. La Commissione non fa ostacolo all'ammissione dell'emendamento Vesme.

PRESIDENTE. Chi l'appoggia voglia levarsi.

(È appoggiato.)

ALFIERI. Io osserverò che non mi pare esatta la redazione proposta dal senatore Vesme; giacchè egli si restringe a preverire il caso di una legge, la quale venga a regolare il servizio delle vetture pubbliche, non potrebbe forse essere cambiato lo stato attuale delle cose con un'altra legge che non regolasse altrimenti il servizio? Non potrebbe stabilirsi un balzello qualunque con un'altra legge la quale non toccasse al modo con cui si esercita l'industria delle pubbliche condotte?

Io credo dunque che non sia ricevibile questa redazione.

VESME. Senza rientrare nel merito della questione, io dirò soltanto che se fosse abolita questa contribuzione non ordinando il presente ramo di servizio pubblico, ma soltanto per una legge di contribuzione, se insomma questa contribuzione si togliesse, senza ordinare ad un tempo questo ramo di pubblico servizio, esso pericolerebbe grandemente di cadere: questa è la ragione per la quale credo convenga assolutamente che la presente imposizione non sia tolta, se non se per mezzo di una legge che provveda in altro modo a questo medesimo servizio. D'altra parte, giacchè una tal legge è preparata, ed il Ministero ce ne promette prossima la presentazione, credo che anche per queste altre ragioni sia da preferirsi la redazione da me proposta. Se per altro questo solo punto facesse difficoltà all'adozione, non mi opporrei a che si mutasse, purchè si conservi il principio che questa contribuzione è conservata, finchè per legge non si provveda in altro modo al difetto della medesima e ai bisogni del servizio postale.

SCLOPIS. Io mi permetto di sottoporre al Senato due considerazioni sulla forma legislativa. Io credo che per quanto è possibile, ogni legge debbe avere un suo complesso perfetto, e che il riferirsi ad un'altra legge sia cosa men regolare, perchè la legge deve avere il suo principio, il suo fine esposto nella materia della quale tratta; per conseguenza pare che sarebbe uscire dalla sfera del vero concetto di una legge il

riferirsi ad un altro atto diverso dalla legge medesima, quando ciò non sia assolutamente necessario.

Credo poi tanto più importante l'attenersi a questa regola, in quanto poi che non mi pare che sia nè nei canoni della scienza, nè negli usi della prudenza il riferirsi ad una legge futura. Le profezie possono stare sino a che non sono avverate in materia legislativa; ma l'attenersi alle promesse solamente esposte e all'approvazione indicata e il volerne fare un concetto della medesima mi sembra contrario e alla regolare redazione della legge, e dico anche alla prudenza. Io non vorrei che nell'avvenire si stabilissero questi precedenti di riferirsi in un caso intricato attuale ad una soluzione limpida avvenire.

VESME. Se il Senato me lo permette, io avrei ancora due parole per rispondere a quanto diceva il senatore Sclopis. Mi pare che la difficoltà da lui opposta si trovi non nel mio emendamento, ma nell'articolo quale è proposto dal Ministero, giacchè esso appunto appoggia il medesimo sur una legge futura, e se questa legge futura non viene fatta, tutto resta in fieri, tutto cade il servizio postale; ed il Ministero come ci faceva non ha guari osservare il senatore Giulio, sarebbe costretto a chiedere probabilmente invano una proroga all'esecuzione di questo articolo: laddove nel caso mio, se la legge non si presenta, o se presentata non si ammette, le cose dureranno nello stato che sono, ed è questo appunto quello che desidero, e che tengo per fermo che molti desidereranno che cioè non si distrugga prima di edificare, ma che tutto al più le due cose si facciano contemporaneamente.

PRESIDENTE. Unicamente per chiarire lo stato della questione debbo far notare che il progetto del Governo non stabilisce già la cessazione nel modo or ora indicato dal senatore Vesme, vale a dire con relazione ad una legge avvenire, ma stabilisce solamente che abbia luogo col finire dell'anno 1852. Questo termine include naturalmente il pensiero del Governo di dar prima di tal epoca corso a quella legge, ma di questa legge non tiene espresso conto.

Intanto io credo che debba procedersi alla votazione nel seguente ordine: la votazione dell'emendamento del senatore Vesme è quella che dovrebbe precedere tutte le altre, come quello che più si scosta dal progetto del Governo; ma la redazione di quest'emendamento è combinabile col tenore del sotto-emendamento proposto dal senatore Jacquemoud, perchè ammette anch'egli la cessazione del diritto nel tempo proposto dalla Commissione, ma vuole frattanto intromettere una clausola, per cui cessi ripartitamente l'imposizione allo scadere dei rispettivi contratti; mi pare perciò che il sotto-emendamento Jacquemoud abbia ad essere posto dapprima in votazione.

DI CASTAGNETTO. Domando la parola sopra il sotto-emendamento del senatore Jacquemoud. Io posso errare, ma mi pare che in questo sotto-emendamento vi ha una lacuna. Il senatore Jacquemoud dice che cesseranno di pagarsi i 25 centesimi alla scadenza di ciascun contratto, e credo che que-

sto si accosti al pensiero esternato dalla Commissione; ma io dico: finchè non è stata fatta una legge speciale la quale regoli questo, chi potrà poi esigere i 25 centesimi alla scadenza del rispettivo contratto? Il Governo non potrà esigerli perchè non vi ha ancora legge che ne lo autorizzi; i mastri di posta non possono più esigerli e nemmeno per conto del Governo; in tal caso io credo che questi 25 centesimi andrebbero a beneficio degli esercenti di vetture pubbliche.

Quindi mi sembra sia necessaria o una spiegazione ulteriore, o che ci sia veramente una lacuna per cui non possa essere ammesso questo sotto-emendamento.

JACQUEMOUD. Mon amendement a pour but d'accorder aux maîtres de poste la taxe des 25 centimes, pendant toute la durée de l'engagement contracté envers eux, et de faire cesser cette taxe à leur profit immédiatement après le terme de la convention, sauf à l'Etat à la faire percevoir pour son compte, sous cette forme ou sous toute autre, ainsi qu'il sera déterminé par la loi projetée sur les voitures publiques; il serait irrégulier d'accorder cette taxe à quelques stations de poste, quoique le terme de leurs engagements serait expiré. A la fin de chaque contrat, il faudra en stipuler de nouveaux, et l'Etat pourra tirer parti du bénéfice de cette taxe, qui lui sera dévolue.

DI POLLONE, relatore. A nome della Commissione propongo al Senato, stante l'ora tarda, di voler rimandarle i due emendamenti, ed essa si farebbe un dovere di esaminarli pacatamente domani mattina, e di riferirne all'apertura della seduta.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Prima di chiedere il voto del Senato su questa sospensione, io debbo indicargli che con lettera in questo momento arrivata mi si fa conoscere che il signor senatore Plezza trovasi in bisogno di dover chiedere un passaporto per l'estero, per recarsi colla sua famiglia in Firenze; questo passaporto egli non potrebbe conseguire senza che prima il Senato gli accordi un congedo; per conseguenza io propongo che voglia concedere al senatore Plezza un congedo di un mese.

Chi ciò approva voglia levarsi.

(Il Senato acconsente.)

Debbo anche pregare il Senato a voler domani alle ore due congregarsi nella sala delle conferenze per udire qualche comunicazione che l'ufficio della Presidenza è in grado di fargli; dopo di ciò vi sarà la seduta pubblica, la quale avrà per oggetto primo il compimento di questa legge, quindi la lettura del rapporto sulla legge del trattato di commercio coll'Austria.

La seduta è levata alle ore 4 3/4.