

TORNATA DEL 31 MAGGIO 1851

-54-

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MARCHESE ALFIERI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione sul progetto di legge concernente la privativa postale — Relazione dell'ufficio centrale sulla petizione trasmessagli — Aggiunta dell'ufficio centrale all'articolo 4 — Osservazioni dei senatori Cristiani, Jacquemoud e Di Pollone, relatore — Approvazione dell'aggiunta e dell'articolo 4, e degli articoli 18 al 21 — Articolo 22 — Considerazioni del commissario regio Despina e del senatore Di Pollone, relatore — Emendamento del senatore Vesme — Osservazioni del senatore Di Pollone, relatore — Approvazione dell'emendamento del senatore Vesme e dell'articolo 22 — Adozione dell'articolo 23 emendato dal senatore Giulio, e dell'articolo 24 — Soppressione dell'articolo 25 — Articolo 26 — Emendamento dell'ufficio centrale — Parlano i senatori Pinelli, Jacquemoud, Di Pollone, relatore, e il commissario regio — Proposta soppressiva del senatore Vesme — Osservazioni dei senatori Giulio e Di Castagnetto — Adozione dell'emendamento dell'ufficio centrale e degli articoli 26 e 27 — Articolo 28 — Emendamento del senatore Giulio — Osservazioni dei senatori Di Pollone, relatore, Cristiani e del commissario regio — Adozione dell'emendamento del senatore Giulio e dell'articolo 28 — Approvazione degli articoli 29 e 30 — I senatori Vesme e Giulio parlano sopra l'articolo 31 — Approvazione del medesimo — Articolo 32 — Osservazioni dei senatori Di Pollone, relatore, Di Collegno Giacinto e del commissario regio — Approvazione dell'articolo 32 — Articolo 33 — Adozione dell'emendamento del senatore Cristiani e degli articoli 33, 34 e 35 — Articolo 36 — Proposta del senatore Giulio — Rinvio dell'articolo all'ufficio centrale.*

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

CIBRARIO, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata di ieri il quale viene approvato.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER LA PRIVATIVA POSTALE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno richiama in seguito la discussione sul progetto di legge concernente la privativa postale: la discussione si fermava ieri al capo II, *Della posta-cavalli*, articolo 15; quest'articolo è concepito nei termini seguenti:

« Art. 15. Spetta alla sola amministrazione delle poste di stabilire le stazioni di posta nell'estensione dello Stato pel cambio immediato dei cavalli in servizio dei viaggiatori e pel trasporto delle corrispondenze. Essa ne affida la condotta ad agenti da lei nominati, alle condizioni con questi stabilite. Le sopprime e varia a seconda delle esigenze del pubblico servizio e nei limiti della presente legge. »

A quest'articolo l'ufficio centrale proponeva un leggiero emendamento consistente in sostituire le parole *ai mastri di posta* quelle *od agenti*.

DI POLLONE, relatore. Domanderei al signor presidente, prima di procedere alla discussione di questo capo, di permettermi di esporre al Senato il risultamento della disamina che l'ufficio centrale ha fatto dell'articolo 4 statogli rimandato ieri quando venne in discussione.

PRESIDENTE. Se il Senato crede di far procedere così la discussione, io non mi oppongo; solamente avvertirei che manca ancora qualche senatore per compiere il numero legale, e che forse se si procedesse alla discussione cui può dar luogo l'articolo 15, si potrebbe nel frattempo compiere il numero.

DI POLLONE, relatore. Allora domanderei la parola per esporre al Senato il risultamento della disamina della petizione che venne rimandata all'ufficio centrale.

PRESIDENTE. La parola è al relatore dell'ufficio centrale.

DI POLLONE, relatore. Signori senatori! L'ufficio centrale a cui avete rimandato la petizione dei mastri di posta della Savoia, della quale udiste la lettura nella seduta di ieri, l'ha attentamente esaminata insieme col memoriale più particolarizzato che l'accompagnava, e mi ha incaricato di esporvi il suo voto.

La petizione tende in primo luogo ad indurvi a non occuparvi del capo II, titolo I della legge presentatavi dal Governo che tratta della privativa postale, per la ragione che dovrebbe quel capo far parte di una legge organica speciale sulla posta-cavalli.

Ciò non può ammettere il vostro ufficio centrale, riconoscendo egli invece come sia utile ed anzi imprescindibile che la legge per cui è consacrato il diritto dello Stato ad esercitare il monopolio tanto pel trasporto delle lettere, quanto per la concessione delle stazioni postali, ne regoli eziandio le condizioni.

Soggiungono i mastri di posta: che i loro interessi vengono grandemente lesi dalle disposizioni dell'articolo 15, ove è stabilita la facoltà per l'amministrazione delle poste di variare o sopprimere a volontà le stazioni, secondo le esigenze del pubblico, mentre ne viene intaccato ciò che essi chiamano un diritto acquisito di conservare senza limite le stazioni medesime, che ravvisano anzi come una proprietà.

Risponde a questa singolare pretesa l'ufficio centrale: non poter essere mai il caso che l'amministrazione si faccia ad alterare una convenzione in corso, regolarmente stabilita, e che ogniqualvolta vi sarà contratto bilaterale, o sinallagmatico che dir si voglia, l'amministrazione sarà assoggettata al diritto comune, ne potrà mai volerlo intaccare, salva bensì

la facoltà ben naturale, che si riserva alla sua scadenza, di abolire una stazione o di trasportarla in luogo più appropriato al pubblico vantaggio, ovvero di ampliarla.

Quanto al diritto di proprietà che invocano i mastri di posta non occorre per verità di sviluppare gli argomenti che ne dimostrano la insussistenza.

È vero che per l'addietro si concedevano le stazioni di posta a tempo indeterminato, ma da questo fatto non può menomamente emergere il diritto che si vorrebbe invocare: nè mai l'amministrazione postale la intese così, nè i vigenti regolamenti ne appoggiano la supposizione, poichè leggesi nell'articolo 73 del regolamento sul servizio della posta-cavalli, approvato con regio patenti 3 aprile 1841, che l'amministrazione può rimuovere i mastri di posta anche istantaneamente tuttavolta che vi concorreranno giuste cause, nè i medesimi potranno pretendere veruna indennità dipendentemente dalla loro rimozione, oltre di che l'amministrazione medesima in forza dell'articolo 63 dello stesso regolamento ha pur già la facoltà di accrescere le stazioni, di diminuirle, di variarle, di modificarne le sottomissioni esistenti, e di farne delle nuove secondo le occorrenze.

Quindi se stava in facoltà dell'amministrazione il rescindere per un verso una concessione, non si può comprendere come i mastri di posta possano sostenere la loro tesi.

D'altronde la concessione di che si tratta è una delegazione che fa lo Stato, nè i diritti dello Stato possono mai alienarsi dalle autorità chiamate ad esercitarli.

Volle nello scorso aprile il Ministero per gli affari esteri togliere ogni dubbiezza in proposito ed ordinò che tutte le concessioni a tempo indeterminato fossero ridotte a tempo determinato, che eziandio per un riguardo ai mastri di posta stabilì ad un novennio rescindibile di tre in tre anni.

Non uno de' mastri di posta di questi regi Stati ricusò di sottoscrivere le novelle convenzioni che loro venivano offerte, come nessuno de' mastri di posta lungo la via ferrata che conduce a Novi ebbe ad eccepire contro la disdetta che l'amministrazione postale loro significava a termini dell'articolo 76 del precitato regolamento, per cui è pure concesso in reciprocità ai mastri di posta investiti della condotta di stazioni a tempo indeterminato il chiedere la dispensa da ulteriore servizio mercè del solo obbligo di continuarlo insino a che non oltre a sei mesi dalla notificazione della rinunzia siasi provveduto alla sostituzione del titolare.

Epperò l'ufficio centrale non vede che siavi motivo a prendere in considerazione la emessa pretesa di diritto dei mastri di posta.

Circa alla terza osservazione contenuta nella petizione intesa ad invocare la conservazione della indennità dei 25 centesimi, verrà opportuna la discussione in proposito quando si tratterà dell'articolo della legge; e l'ufficio centrale, senza disconoscere come i petenti meritino i riguardi del Governo, si riferisce alla opinione ampiamente svolta nella relazione che in suo nome ho avuto l'onore di presentarvi.

Rileverò tuttavia, ad onore del Governo, una grande inesattezza contenuta nella petizione. Si lagnano i petenti di che l'amministrazione delle poste esigendo un servizio più accelerato pel corriere da Ciamberi a Torino ne derivi per essi un danno senza compenso. Sta in fatti che allorquando il trasporto più celere fu stabilito, non mancò il Governo al debito suo, aumentando il prezzo d'ogni cavallo che si pagava per ogni posta in ragione di lire 1 20 e portandolo a lire 1 50, prezzo che pagano i privati secondo le tariffe postali. Quanto alla maggiore celerità fu fissata di accordo coi mastri di posta, ed a vece di minuti 32 12 per posta in media, fu de-

terminalo che non s'impiegherebbero più di minuti 38. Avendovi essi liberamente aderito, nè essendo eccessiva l'esigenza dell'amministrazione, e non essendosi prodotto veruno degli inconvenienti che i mastri di posta vorrebbero lamentare, conviene dedurne che non sono nè anco in questo punto fondate le loro lagnanze.

Conclude pertanto l'ufficio centrale dichiarando che non ha proposizioni speciali da sottomettersi relativamente alla petizione di che è caso; nè egli dubita che, essendo, come lo espresse unanime nella sua relazione, d'interesse pubblico la conservazione delle stazioni postali, ove la percezione a loro favore della sovvenzione dei 25 centesimi venga abolita, penserà il Governo a proporre ed il Parlamento ad accordare un equo e sufficiente sussidio a quelle fra le medesime che potranno abbisognarne.

PRESIDENTE. Essendosi compiuto il numero legale dei senatori io darò nuovamente la parola al relatore dell'ufficio centrale acciò possa esporre le conclusioni a cui esso è addivenuto in seguito al nuovo studio che ha fatto sull'articolo 4.

DI POLLEONE, relatore. Nacque ieri una discussione sull'interpretazione a darsi all'articolo 4, emendato dall'ufficio centrale, il quale non faceva, per questa parte, che ripetere le espressioni dell'articolo stesso del progetto ministeriale. La difficoltà fu sollevata su questo, che, cioè, non pareva che i corrieri di gabinetto delle potenze estere, e le persone incaricate di missioni venienti da paesi forestieri e non appartenenti a questi regi Stati, fossero obbligati a deporre le loro lettere e i loro dispacci al primo ufficio postale, e di farne la dichiarazione al primo ufficio di dogana, in quanto che ciò fosse contrario all'uso invalso presso tutte le nazioni civili d'Europa; quindi l'onorevole nostro collega senatore Alfieri proponeva una disposizione esplicita, la quale si estendesse alle persone incaricate di speciali missioni, non che ai corrieri di gabinetto delle potenze estere.

L'ufficio, adempiendo al mandato che gli veniva conferito dal Senato, si è adunato prima della seduta, e dopo lunga e matura discussione ebbe a convincersi che la legge, che sta il Senato esaminando, regola e debba reggere, come legge civile, soltanto ciò che è relativo al nostro Stato e non può comprendere una disposizione esplicita, nè creare un diritto che potrebbe essere sanzionato soltanto in seguito a convenzioni che trattassero di diritti internazionali; tuttavia riconoscendo quanto sia grave l'osservazione del senatore Alfieri, convenne unanimemente che si potrebbe con un'aggiunta all'articolo 4 ovviare alla difficoltà di comprendere in una legge civile di diritto interno ciò che riguarda il diritto internazionale. Quest'alinea non dà un diritto, ma stabilisce soltanto che i corrieri di Gabinetto delle potenze estere e le persone incaricate di dispacci non siano comprese nella presente legge.

Leggerò il testo della proposizione che ho l'onore di sottoporre al Senato.

L'articolo 4 sta sotto gli occhi di ciascheduno de' miei colleghi, epperò credo inutile di rileggerlo.

L'aggiunta che proporrebbe l'ufficio centrale sarebbe concepita ne'seguenti termini:

« Il disposto del presente articolo non riguarda alle persone giustificanti di essere incaricate di missioni per parte di Governi esteri, ed ai corrieri di gabinetto al servizio dei Governi medesimi. »

CRISTIANI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il senatore Cristiani ha la parola.

CRISTIANI. Mi pare che la proposizione dell'ufficio cen-

trale non tolga la difficoltà che si era eccitata ieri. Si sarebbero tolte le difficoltà, qualora l'articolo 4 avesse parlato dei corrieri di gabinetto nella parte che si riferisce all'obbligo in essa prescritto di fare all'ingresso nei regi Stati l'occorrente loro dichiarazione; ma conviene ritenere che la menzione che vi si fa dei corrieri di gabinetto si riferisce unicamente all'eccezione dall'obbligo suddetto. Ora siccome il paragrafo che si vuol aggiungere escluderebbe i corrieri di gabinetto dall'eccezione, perciò esso importerebbe implicitamente che essi saranno compresi nella disposizione portante l'obbligo della dichiarazione; e quindi rimane sempre la difficoltà che aveva sollevata il senatore Alfieri, la quale stava precisamente nell'obbligo imposto ai corrieri, che avevano una missione da un Governo estero di fare la dichiarazione. Se la proposizione dell'ufficio centrale fosse concepita in modo da esimere le persone aventi una missione dall'estero dall'obbligo di una dichiarazione, mi vi associerei; ma dal momento che essa anzi implicitamente condurrebbe a ritenerli obbligati a questa dichiarazione, io credo che sia miglior partito il lasciare l'articolo come sta scritto, perchè esso quanto meno lascia sussistere un dubbio al proposito, cosicchè sarebbe sempre in facoltà dell'amministrazione nostra l'esentare quelle persone dalla dichiarazione. Diffatti nel modo in cui è concepito, parlando in genere dei corrieri di gabinetto e non specificamente di quelli incaricati di una missione dal nostro Governo, lasciando, come dissi, sussistere un dubbio sul punto, se sotto la denominazione di corrieri di gabinetto siano compresi quelli delle potenze estere, fa sì che spetterà all'amministrazione la facoltà di provvedere per via di regolamenti all'applicazione della legge, interpretandola in modo favorevole. All'opposto, adottando l'aggiunta proposta dall'ufficio centrale, non si potrebbe nemmeno più provvedere, a parer mio, dall'amministrazione con semplici regolamenti all'esenzione dei corrieri di gabinetto esteri da un' obbligazione da cui mi sembra che si avesse ieri in pensiero di esimerli.

JACQUEMOUD. Je demande la parole.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Jacquemoud.

JACQUEMOUD. Puisque le bureau central a reconnu la convenance de dispenser les envoyés diplomatiques, et les courriers des cabinets des puissances étrangères de l'obligation prescrite par l'article 4, c'est-à-dire de déclarer au premier bureau de douane les lettres dont ils sont porteurs et de les consigner au premier bureau de poste, il me paraît inutile d'en faire l'objet d'un paragraphe séparé, et je proposerais la rédaction suivante qui comprendrait à la fois les envoyés diplomatiques et les courriers de cabinet du Gouvernement et ceux des Gouvernements étrangers :

« Tutte le persone provenienti dall'estero per via di terra, ad eccezione di quelle incaricate di missione diplomatica, e dei corrieri di gabinetto, ecc. »

DI POLLONE, relatore. Io credo di dover ben fissare i termini di quanto ha voluto stabilire l'articolo 4. Esso prescrive l'obbligo di dichiarare al primo ufficio di dogana e di consegnare al primo ufficio di posta a tutti coloro indistintamente i quali entrano nei regi Stati, le lettere, i pieghi e i giornali, insomma tutti gli oggetti di privativa postale; e con una disposizione particolare poi esentava da quest'obbligo i corrieri di gabinetto, gli agenti diplomatici del nostro Governo; ma non estende quest'esenzione agli agenti diplomatici ed ai corrieri di gabinetto delle potenze estere. Questo è lo spirito e crederei anche la lettera dell'articolo sottoposto al Senato. Sollevatasi ieri la difficoltà dal senatore Alfieri, l'ufficio centrale non ha creduto di consacrare un diritto

come già era stato nella discussione accennato, diritto che non è sancito in alcune delle leggi postali in vigore nella Svizzera, nel Belgio e nella Francia, le quali furono specialmente esaminate dal relatore dell'ufficio centrale; non ha creduto conveniente, dico, stabilire un diritto che le anzidette nazioni non concedono alla nostra; ma tuttavia esso riconosce che è un uso antichissimo; che anzi ha sempre esistito e che conviene conservare. Quindi l'ufficio centrale credette che vi fosse un mezzo onde ovviare a questa difficoltà, cioè di non dare questo diritto per legge, e soprattutto in una legge che regola gli affari dell'interno del paese, ma di dichiarare che questa disposizione non colpiva gli agenti ed i corrieri di gabinetto delle potenze estere, lasciando appunto al Governo la via aperta, onde trattare con coteste potenze, e così pure la facoltà di conceder loro la continuazione di questi vantaggi o facilitazioni.

Questi sono i termini sui quali l'ufficio centrale ha fondate le sue considerazioni sulla questione, e crede di dovere persistere in questo pensiero, aggiungendo però una dilucidazione, ossia un'aggiunta che pregherei il signor presidente di voler comunicare al Senato.

PRESIDENTE. Facendo ragione alle osservazioni emesse dal signor senatore Cristiani, l'ufficio centrale acconsentirebbe a variare l'aggiunta da lui proposta nel seguente modo:

« L'obbligazione delle dichiarazioni e delle consegne di cui nel presente articolo non riguarda alle persone giustificanti d'essere incaricate di missione per parte dei Governi esteri ed ai corrieri di gabinetto al servizio dei Governi medesimi. »

CRISTIANI. Allora cessa ogni dubbio.

PRESIDENTE. Porrò ai voti quest'aggiunta all'articolo 4. (È approvata.)

Pongo ora ai voti l'articolo 4 così emendato.

(È approvato.)

Ora si passerà all'articolo 13 del quale ho già dato lettura. Se nessuno domanda la parola lo sottopongo ai voti.

(È approvato.)

« Art. 16. I suddetti agenti e mastri di posta dovranno in avvenire essere nominati tutti, senza eccezione, dietro pubblico concorso e mediante una cauzione la quale verrà fissata da apposito regolamento. »

L'ufficio centrale propone di cambiarne la redazione nel modo seguente:

« Art. 16. La concessione della condotta di stazioni di posta dovrà in avvenire essere fatta sempre in conseguenza di pubblici incanti a favore del miglior offerente, che verrà perciò nominato mastro di posta, e mediante una cauzione la quale verrà fissata da apposito regolamento. »

DESPINE, commissario regio. Je demande la parole.

PRESIDENTE. Il commissario regio ha la parola.

DESPINE, commissario regio. Le Gouvernement adhère à la proposition de la Commission.

PRESIDENTE. Se non v'ha opposizione metterò ai voti l'articolo così emendato.

Chi l'approva sorga.

(È approvato.)

« Art. 17. L'amministrazione delle poste non potrà stabilire nuove linee di stazioni postali o complementi di dette linee, dai quali risultino nuovi pesi all'erario, senza la votazione preventiva di un assegno speciale sul bilancio dello Stato. »

(È approvato.)

« Art. 18. Niuno fuorchè i mastri di posta può condurre viaggiatori con immediato cambio di cavalli, salve le eccezioni autorizzate dal regolamento sopra il servizio delle poste. »

(È approvato.)

« Art. 19. Non si può per qualsivoglia motivo o pretesto oltrepassare in servizio alcuna stazione senza farvi l'opportuno cambio di cavalli, tranne i casi determinati dal regolamento suddetto. »

(È approvato.)

« Art. 20. I cavalli di posta addetti al servizio speciale delle stazioni, e così pure le scorte, gli attrezzi ed i foraggi di esse sono immuni da qualsiasi requisizione militare. »

« Sono esenti in ogni tempo dall'alloggio militare i locali esclusivamente destinati all'esercizio delle stazioni. »

(È approvato.)

« Art. 21. Non si può fare alcun sequestro o pignoramento od atto esecutivo per qualsivoglia causa o credito, anche privilegiato, sopra cavalli, legni ed attrezzi, scorte e foraggi, ed ogni altra cosa necessaria alla condotta delle stazioni, come pure sopra le somme pagabili dall'amministrazione ai mastri di posta per ragione di servizio, sotto pena di nullità di qualsiasi atto, offre alla rifazione dei danni e delle spese. »

(È approvato.)

« Art. 22. I concessionari di vetture pubbliche con cambio di cavalli, quando non si valgano a tal fine di quelli delle stazioni postali, sono tenuti alla retribuzione di 30 centesimi per miriometro, ovvero di 3 centesimi per chilometro e per ciascun cavallo attaccato ai loro legni. »

(È approvato.)

DESPINE, commissario regio. Je demande la parole.

PRESIDENTE. Il commissario regio ha la parola.

DESPINE, commissario regio. Messieurs, la question qui vous est soumise dans l'article 21 et dans l'article 26, a pour objet d'étendre la conservation du droit dont les maîtres de poste ont joui par le passé, jusqu'au premier juillet 1854, tandis que le projet du Gouvernement ne portait ce terme qu'au premier janvier 1853.

Cette question est assez délicate. Elle a été l'objet d'une vive discussion à l'autre Chambre; c'est pourquoi je vous demande la permission de vous présenter à cet égard quelques observations.

Votre savant rapporteur vous a dit avec raison qu'il y avait trois systèmes en présence: le premier de ces systèmes était le maintien de l'état actuel dans lequel les maîtres de poste jouissent du droit de 25 centimes par poste et chevaux. Ceux qui soutiennent ce système disent qu'il n'a pas pour objet de favoriser le luxe, mais d'assurer le service de la correspondance, car à défaut, ce serait le trésor qui devrait y pourvoir lui-même; ils vous disent que cet impôt est peu sensible par la raison qu'il est répandu sur des milliers de personnes; il vous disent que le service des voitures publiques a subi une grande augmentation, puisqu'aujourd'hui les voitures publiques s'élèvent au nombre de 222, et que les voyageurs qui voyagent en poste ont diminué d'une manière considérable; que si l'on voulait compenser cette différence en augmentant le prix des courses, on y trouverait une nouvelle cause de diminution dans le nombre des voyageurs. Ils ajoutent qu'il a été fait pour des stations des offres de prix qui ont été retirées de crainte que ce droit ne fût supprimé.

Le deuxième système consiste à faire entrer ce droit dans les caisses de l'Etat. On observe qu'il offrirait d'accorder des subsides en compensation, mais que le Gouvernement n'a aucune base pour faire cette opération, et qu'il ne sait pas les charges qui lui seraient imposées: que ce droit ne dégrèverait pas les voitures publiques; qu'il conviendrait d'attendre la révision de la loi de 1838 sur les voitures publiques pour savoir quel usage on ferait de ce système.

Enfin la troisième opinion consiste à proposer l'abolition

de ce droit pour donner aux voyageurs plus de facilités et augmenter la concurrence des entreprises de voitures. Cette abolition aurait lieu pour les stations des petites lignes, mais celles des grandes lignes de poste seraient maintenues avec des subsides accordés par le Gouvernement.

Votre Commission a reconnu la nécessité de conserver les stations de province à province; elle vous a dit que 25 centimes étaient une somme peu onéreuse; mais cependant comme l'opinion publique s'est prononcée en faveur de cette suppression, elle a jugé convenable de consentir à la suppression en fixant l'époque qu'elle a déterminée.

Auparavant, vous a-t-elle dit, les stations étaient concédées pour un temps indéterminé, les maîtres de poste les regardaient comme leur propriété. Le Gouvernement a, avec raison, repoussé cette prétension, ainsi que le dit très-bien monsieur le rapporteur, et a fixé désormais la durée de 9 ans pour le privilège des stations avec la faculté de le renouveler de trois en trois ans.

Votre Commission a dit qu'il ne fallait pas altérer les conditions d'un triennio, parce que les maîtres de poste demanderaient des indemnités; elle a ajouté qu'il fallait faire coïncider cela avec l'achèvement de nos chemins de fer, et que alors tomberaient naturellement les stations d'Arquata à Gènes, de Valence à Novare et au lac Majeur, de Turin à Savigliano.

La Commission a jugé trop court l'espace de 18 mois laissé aux maîtres de poste pour prendre des arrangements convenables. Elle a dit que si on exceptait quelques stations, les autres étaient dans de mauvaises conditions; que le nombre des voyageurs en poste avait diminué de moitié; que du reste en considérant une des lignes principales de Turin à Chambéry, elle présentait de grandes difficultés à cause des montagnes et des neiges qui usent les chevaux; à cause du prix des chevaux, etc., et comme le nouveau tarif est réduit à 3 centimes par kilomètre, soit 24 centimes par poste, les entreprises y trouvent déjà une réduction sur le prix précédent de 25 centimes: Voilà les observations sur lesquelles monsieur le rapporteur de la Commission s'est appuyé pour proposer l'article soumis à vos délibérations.

MM., le Gouvernement, en réduisant à 9 ans toutes les concessions nouvelles, a voulu montrer qu'il ne voulait accorder de privilège pas plus aux maîtres de poste qu'aux autres individus: il a voulu remédier aux abus que les maîtres de poste faisaient naître en trafiquant de leurs stations; il a pu le faire, parce qu'il n'était lié par aucun traité, qui tous étaient résiliables en prévenant 6 mois d'avance. Mais sur la question des 25 centimes, il a demandé à l'autre Chambre de maintenir la durée de ce droit pendant 3 ans. S'il a accepté le terme proposé par celle-ci, c'est qu'il a reconnu que les raisons apportées à l'appui de cette proposition n'étaient pas sans fondement.

Le droit de 25 centimes est, dit on, peu onéreux; cela est vrai, mais il n'en pèse pas moins sur ceux qui n'en profitent pas, et c'est une chose injuste, je dirai même inconstitutionnelle. On a remarqué dans un état voisin, en France, que sur 16 millions perçus par les maîtres de poste, 9 millions leur sont comptés par les entreprises des voitures publiques et 7 millions seulement par ceux qui profitent des chevaux. Chez nous, lorsque ce droit a été imposé aux entreprises de voitures publiques, les entreprises étaient presque nulles, et le droit ne rendait presque rien, il n'existait qu'une seule entreprise privilégiée: depuis 1838 d'autres entreprises se sont formées, et leur nombre s'élève aujourd'hui à 222; elles produisent, d'après les calculs qui ont été faits,

une somme annuelle de 800,000 francs, qui rendent aux maîtres de poste un profit auquel ils ne s'attendaient pas lorsqu'ils ont contracté avec l'administration.

D'ailleurs, cette somme ne profite pas à toutes les maîtres de poste, mais seulement à quelques lignes privilégiées. Je vous citerai, par exemple, la station de Turin, qui passait pour onéreuse, et qui recevait, comme elle reçoit encore, un subside de 5850 francs. Il n'est pas moins vrai qu'il en part aujourd'hui régulièrement 45 voitures publiques qui sont dans le cas de payer 25 centimes, ce qui fait, pour cette station, une différence de quarante à cinquante mille francs. On a dit que le nombre des voyageurs a diminué; le relevé a été fait de 1840 à 1850, d'après l'état qui se trouve annexé au rapport de la Commission; quant à moi, j'ai cet état depuis 1819, année par année; je craindrai de fatiguer le Sénat en lui donnant lecture de ce document. Si on compare le revenu actuel à celui de 1840, on trouve la différence dont parle la Commission, mais il faut considérer que les années 1839 et 1840 ont été exceptionnelles, que ni avant, ni après il n'y a eu un nombre de voyageurs aussi élevé, et si on le compare avec celui de 1819 à 1828, on trouve que le chiffre actuel est le même, à peu près, que celui qui existait alors, de manière que, comparé avec l'ensemble des années et des voyages, il n'existe plus cette différence qui semble accuser seulement la comparaison entre le chiffre de 1840 et le chiffre actuel. Si nous considérons ensuite l'état des *bolletons*, nous remarquons que les diminutions portent sur Turin, Gènes et Novare, et cela est dû à la circulation par chemins de fer, laquelle a forcément diminué le nombre des chevaux de poste.

Le rapport présenté à la Chambre des députés a dit, en outre, que les diminutions portaient sur les voyages de plaisir et les voyages à l'intérieur, et non sur les étrangers. Or, nous savons que depuis 1848 le nombre des voyages de plaisir a beaucoup diminué.

J'ajouterai que les *bolletons* ne sont plus pris aussi régulièrement; en conséquence, le Gouvernement ne pense pas pouvoir établir, sur cette différence signalée dans les *bolletons*, les résultats annoncés. Les difficultés de localité signalées sur la ligne de Chambéry, existaient auparavant comme à présent, les circonstances n'ont pas varié. On a dit que si on augmentait le droit de poste sur les voyageurs, on en diminuerait encore le nombre. C'est très-vrai, si les droits étaient trop forts. Cependant, je prierai le Sénat de ne pas perdre de vue que en Lombardie et dans tous les Etats autrichiens, on paie 2 francs 3/4 centimes par poste. C'est un pays voisin, il n'y a pas de difficulté à ce que le voyageur paie chez nous un droit semblable.

La Commission propose le renvoi à 3 ans; le Gouvernement avait aussi émis la même opinion à la Chambre des députés, cependant il n'a pas cru que ce renvoi fût absolument nécessaire, car il a entre les mains tous les éléments pour déterminer le produit réel qui peut rendre ce droit de 25 centimes; c'est même d'après ces bases qu'il a été évalué à 800,000 francs.

Cette disposition doit se réunir à la loi sur les voitures, publiques qui devra remplacer la loi de 1833, loi que nous savons tous très-défectueuse. La Commission chargée d'élaborer cette loi nouvelle, s'en occupe, et elle sera présentée à la première Session. D'après cette loi, il conviendra de ne plus laisser subsister les deux droits que paient les voitures, savoir celui des 25 centimes et celui du Gouvernement. Il conviendra dans la nouvelle loi de confondre ces deux droits. Le Gouvernement, s'il juge convenable de réunir ces droits

entre ses mains obtiendra un revenu important qui lui permettra de délivrer des subsides même très-larges à toutes les stations qui en ont besoin.

Voilà le motif qui a déterminé le Gouvernement à adopter la proposition faite dans l'autre Chambre. Renvoyer le terme à 3 ans, ce serait l'embarrasser dans ses moyens d'amélioration. Si au but de 18 mois on n'a pas réuni les éléments nécessaires pour la nouvelle loi on demandera une prolongation de temps, mais aujourd'hui le Gouvernement vous propose de maintenir le terme de 18 mois qu'il a eu, je ne le cacherais pas, beaucoup de peine à obtenir dans l'autre Chambre, par ce que l'opinion qui voulait abolir ce droit était fortement appuyée.

Le Gouvernement s'en rapporte à la sagesse du Sénat, mais il croit que dans l'état actuel des choses, le terme de 18 mois doit être préféré.

DI POLLONE, relatore. Confesso, che non mi aspettava di dover rispondere al signor commissario regio sopra una scala così vasta, per contrapporre argomenti alla proposizione dell'ufficio centrale.

Egli disse che il Governo non aveva bisogno di aspettare il fine dei tre anni per scindere i contratti coi mastri di posta, mentre ne aveva il diritto dai regolamenti attuali: io mi permetterò di fare osservare al signor commissario regio che i regolamenti sanciti dalle regie patenti del 1841 danno facoltà al Governo di scindere i contratti, quando vi sia una giusta causa.

Quindi senza una giusta causa, la quale dovrebbe essere apprezzata da tribunali, non potrebbe di suo proprio arbitrio infrangere una convenzione che avesse fatto pochi giorni prima.

Disse poi che in Francia i mastri di posta non godevano di tutti i privilegi che si sogliono concedere a quelli del Piemonte: io farò notare che in Francia la percezione di 25 centesimi non solo è mantenuta, non solo non è intaccata, ma si è iscritta nei bilanci dello Stato, in seguito alla legge 8 agosto 1847, come facilmente si può verificare, una somma di lire 330,000, per sussidiare i mastri di posta.

Da ciò, ben può comprendere il signor commissario regio, quanto meglio siano trattati i mastri di posta del vicino paese; di quello che lo siano i nostri.

A questo proposito, siccome egli vorrebbe opinare in senso contrario a quanto sostiene l'ufficio centrale, cioè che le condizioni dei mastri di posta non siano lamentevoli, io mi permetterò di citargli ciò che trovo nel dizionario postale del Belgio relativamente a quanto fu operato in Francia nel 1793.

La lettura ne sarà breve: prego il Senato di volerla udire.

« Un instant, cette révolution qui rêvait une immense rénovation sociale, qui voulait faire table rase et anéantir le passé, se proposa de comprendre le privilège des maîtres de poste dans l'abolition générale de tous les privilèges établis par l'ancienne monarchie.

« Mais au milieu de la ruine de toutes les corporations françaises, les maîtres de poste se virent l'objet d'une exception imposée par la crainte de désorganiser tous les ressorts de la société. Les niveleurs de 1793, s'arrêtant et rétrogradant, pour ainsi dire, dans leur œuvre de destruction, respectèrent le service de la poste aux chevaux, et par la loi organique des 23 et 24 juillet 1793, ils donnèrent à une institution royale un baptême républicain.

« Plus tard, la loi du 9 vendémiaire an vi prononça la suppression des messageries nationales (jadis royales) et abandonna cette exploitation à l'industrie privée.

« Les maîtres de poste perdaient par là la plus certaine,

la plus constante de leurs ressources : aussi l'institution entière se trouva bientôt en péril.

« Pour obvier au prochain anéantissement d'un service public aussi important, ce fut alors que parut la loi du 15 ventôse an xiii motivé sur la *désertion générale des relais*, laquelle oblige tout entrepreneur de voitures publiques, sauf les exceptions établies par la loi, à payer par poste et par cheval 25 centimes au maître de relais dont il n'emploierait pas les chevaux.

« Telle est la position dans laquelle la création des chemins de fer a trouvé les maîtres de poste en Belgique comme en France. On connaît les résultats de ce nouveau système de communication qui tend sans cesse à agrandir son réseau, et dont chaque extension frappe au cœur l'institution des relais et les droits acquis des maîtres de poste; le Gouvernement se préoccupe de leur sort depuis quelques années et ils ne peuvent manquer d'éveiller les sympathies de la Législature : car, quel que soit le développement des voies ferrées, la prudence commande de veiller au maintien d'une institution qui, dans certaines éventualités, est appelée à rendre encore d'immenses services à l'Etat et à la société. »

La questione è ridotta a questi termini : o bisognerà mantenere in uno stato favorevole le stazioni postali con un diritto di 25 centesimi, oppure, come lo propone l'ufficio centrale, abbandonarle fra tre anni, ed allora il Governo avrà da pensare e seriamente a sussidiarle.

Diceva il signor commissario regio che molti di questi mastri di posta godevano il favore di una retribuzione più abbondante di 25 centesimi : io credo che i suoi detti non siano facili a giustificare, mentre non saprei su quali calcoli egli abbia fondata l'asserzione che le vetture pubbliche rendano 800,000 lire. Io temo, dico, che egli abbia preso lo stato generale delle vetture pubbliche esistenti, ma io gli faccio osservare che gli omnibus che non cambiano cavalli non pagano questi 20 centesimi, e quindi è stato condotto in errore quando ha creduto che il mastro di posta percepisse 30,000 lire. Io mi sono fatto presentare personalmente i libri del mastro di posta di che è caso, ed ho avuto a convincermi che nel 1850 egli non ha percepito più di 22,500 e qualche lira; dunque ben vedo il signor commissario regio qual grave differenza esista tra le sue opinioni ed i fatti che ho potuto far presenti al Senato.

Disse inoltre che i bollettoni ora diminuiti corrispondono a quelli che si spiccavano dall'amministrazione delle poste nel 1816, e ne trae la conseguenza che i mastri di posta non sono in deteriore condizione; ma farò osservare al signor commissario regio che ora non si pagano ad ugual prezzo gli oggetti necessari al sostentamento dei postiglioni, e le provviste di cavalli, di foraggi, di carrozze ed altri oggetti necessari al mantenimento di una stazione di posta, e che sono di gran lunga cresciuti di valore da 30 anni. Da ciò vede che qualora si potessero ammettere le sue ragioni, riuscirebbe però sempre in danno dei mastri di posta il risultamento della differenza nolata dal relatore dell'ufficio centrale.

Disse poi che non credeva esatta la diminuzione dei bollettoni presi agli uffici postali. A questo proposito posso assicurare il signor commissario regio risultarmi che la maggior esattezza possibile è impiegata in tutte le stazioni a non rifasciare cavalli a quelli che non ne fossero muniti; quindi ho luogo di credere che lo stato che comunicai al Senato in fine della relazione è esatto, e che il numero dei bollettoni è preciso, almeno in quanto a questi ultimi anni.

Un ultimo argomento veniva addotto dal signor commissario regio sul quale è necessario che io sottoponga alcune con-

siderazioni al Senato. Egli, parlando del prezzo delle corse, citava un paese a noi vicino. Io non conosco il risultato che ha avuto quell'aumento che data da poco tempo, ma quello che saprà il signor commissario regio si è che, quando si facesse l'aumento, la conseguenza naturale sarebbe che al Governo dovrebbero applicare per primo la legge comune; quindi notai come per i soli tre stradali di Novara, Cuneo e Ciampèri verrebbe a prodursi un aumento di 580,000 lire di spesa pel Governo.

Da ciò vede qual necessità sia pel Governo l'aver maggior tempo per bene studiare, ben maturare la questione, e prendere quindi quelle risoluzioni che siano dimostrate utili dall'esperienza e dal bisogno.

Non ripeterò che per scindere i contratti, come già accennai nella mia relazione, bisognerebbe che il Governo sottoastasse ad un'indennità verso i mastri di posta, peso questo gravissimo pel nostro Governo, tanto più nelle strettezze in cui trovansi le nostre finanze.

PINELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

VESME. Domando la parola sull'ordine della discussione.

PRESIDENTE. Allora ha la parola il senatore Vesme sull'ordine della discussione.

VESME. La discussione che ha avuto luogo finora riguarda l'articolo 26...

PINELLI. Osservo al signor presidente che avevo domandata la parola.

PRESIDENTE. Il senatore Vesme parla sull'ordine della discussione...

VESME... parmi adunque che si debba attendere allorché saremo giunti a quell'articolo a continuare la discussione che è ora incominciata.

Io invece proporrei un emendamento, soltanto di redazione, veramente su quest'articolo, ed è, che dove si dice : « sono tenuti alla retribuzione di 30 centesimi per miriametro ovvero di 3 centesimi per chilometro, » si tolga la menzione del miriametro e si dica semplicemente : « sono tenuti alla retribuzione di 3 centesimi per chilometro. » Così esige l'esattezza dell'espressione, e secondo la forma attuale con inutile tautologia si viene a dire due volte la stessa cosa. Che sia esatta la sola menzione del chilometro, appare dall'articolo 31 nel quale leggiamo :

« Le distanze postali sono stabilite a miriametri e chilometri a norma del regio editto dell'11 settembre 1849. »

E nell'alinea : « Qualunque distanza da 500 a 1000 metri è calcolata per un chilometro : quella al di sotto di 500 metri non è computata. »

Dunque la tassa è messa non a miriametri, ma a chilometri; è messa a tre centesimi per chilometro; epperò sia nell'articolo 31, sia nel presente, sia negli altri simili, sarà più esatto togliere la menzione dei miriametri e parlare soltanto della tassa di tre centesimi per chilometro.

PRESIDENTE. Osserverò che il senatore Pinelli aveva dimandata la parola prima, ma siccome il senatore Vesme chiese di parlare sull'ordine della discussione, così io non poteva prevedere che egli non parlasse su quello appunto che doveva formare l'oggetto della discussione.

Quindi darò la parola al signor senatore Pinelli e poi ritorneremo all'emendamento del senatore Vesme.

PINELLI. Aveva chiesto facoltà di parlare per fare una osservazione che si riferisce direttamente alla discussione che abbiamo testè udita tra il commissario regio ed il relatore dell'ufficio centrale.

Siccome ebbi l'onore di dire, non è senza esitazione che

ardisco entrare in questa materia; ma pare che certe osservazioni sollevatesi nella discussione particolare degli uffici possano anche trovare qui luogo, e mi sono richiamato a mente appunto gli argomenti che ivi furono rispettivamente sviluppati.

Se ho ben compreso, il relatore dell'ufficio centrale ci poneva sott'occhio due circostanze: l'una che l'esperienza dei paesi vicini ci dimostrava come effettivamente si fosse già presentito altrove il bisogno di prendere in considerazione la condizione dei mastri di posta; l'altra...

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Mi permetta il senatore Pinelli di osservare che, se egli intende proporre che la tassa debba cessare immediatamente, questo cadrà in acconcio mentre si discuterà l'articolo 26; che se altrimenti egli volesse soltanto appoggiare l'avviso dell'ufficio centrale o quello del commissario regio, il quale intenderebbe che la cessazione avesse luogo fino dal 1853, questa discussione tornerebbe invece più a proposito quando si verrà all'articolo che tratta della cessazione di queste tasse.

PINELLI. In tal caso pregherei il signor presidente di conservarmi per allora la parola.

DESPINE, commissario regio. Je demande la parole.

PRESIDENTE. Je serai la même observation à monsieur le commissaire du roi; la discussion est prématurée.

DESPINE, commissario regio. Il me paraît que monsieur le rapporteur a mal compris l'idée que j'ai exprimée tout-à-l'heure. Je ne voudrais pas laisser le Sénat sous l'impression de la pensée que j'ai émis un fait erroné.

PRESIDENTE. L'impression ne durera que le temps nécessaire pour voter deux articles. Vous n'avez rien à craindre.

Il signor senatore Vesme proponeva di sopprimere la menzione che si fa del miriametro nell'articolo 22 e conservare solamente la menzione del chilometro che si pagherebbe tre centesimi per caduno.

DI POLLONE, relatore. A nome dell'ufficio centrale, io debbo aderire alla proposta del senatore Vesme. Nel fare questa dichiarazione soggiungerò che quell'espressione fu notata dall'ufficio centrale, il quale non avvisò di sopprimerla, considerando che essa nè nuoce, nè giova.

PRESIDENTE. Porrò ai voti l'emendamento del signor senatore Vesme.

Chi vuol sopprimere quella parte dell'articolo che si riferisce alla menzione del miriametro, sorga.

(È approvato.)

L'articolo rimane adunque così emendato:

« I concessionari di vetture pubbliche con cambio di cavalli, quando non si valgano a tal fine di quelli delle stazioni postali, sono tenuti alla retribuzione di tre centesimi per chilometro, e per ciascun cavallo attaccato ai loro legni. »

Chi approva questo articolo voglia levarsi.

(È approvato.)

« Art. 25. La stessa retribuzione per le dette vetture pubbliche con cambio di cavalli non presi alle stazioni è pur dovuta per le varie loro corse giornaliere, ed in ragione del numero di esse, come pure per tutti i legni messi in corso alla stessa destinazione, o prima o contemporaneamente o dopo la partenza della vettura, considerata come principale, ed in sussidio della medesima.

GIULIO. Vi ha una parola in quest'articolo la quale ne rende oscuro il significato.

Io credo che la sua soppressione, se ho giustamente osservato il senso dell'articolo, migliorerebbe la compilazione. Vi si dice: « La stessa retribuzione per le dette vetture pub-

bliche con cambio di cavalli non presi alle stazioni è pur dovuta per le varie loro corse giornaliere.

Questo pur che si aggiunge, pare non possa avere altro scopo che quello di dire che la retribuzione di 30 centesimi per ogni cavallo sia dovuta ad ogni corsa che fa la vettura nella giornata qualunque sia il numero di queste corse.

Ma la parola pur com'è qui impiegata non ispiega chiaramente questo significato: pare che l'articolo precedente si riferisca all'obbligo di pagare questa retribuzione altrimenti che per le corse giornaliere.

Io credo che l'articolo sarebbe più chiaro qualora si dicesse: « La retribuzione per le vetture pubbliche è dovuta per ciascuna delle sue corse. »

STANA. L'ufficio centrale accetta.

PRESIDENTE. Se il Senato non ha difficoltà d'approvare tale redazione affine di rendere più chiaro l'articolo, esso verrebbe ad essere così concepito:

« La stessa retribuzione per le dette vetture pubbliche con cambio di cavalli non presi alle stazioni è dovuta, ecc. » il rimanente com'è fu già letto.

Chi approva quest'articolo così corretto voglia sorgere.

(È approvato.)

« Art. 24. È parimente dovuta la stessa retribuzione alle stazioni postali dagli impresari di simili vetture pubbliche con cambio di cavalli estranei alle stazioni, sia per quelle provenienti dall'estero, e procedenti nell'interno del regno, come per quelle che dall'interno sono dirette all'estero. »

Se non si solleva opposizione, lo pongo ai voti.

(È approvato.)

« Art. 25. Tuttavia la retribuzione di cui agli articoli precedenti 22, 23 e 24, non dovrà venire riscossa se non sugli stradali ove esiste presentemente una linea non interrotta di stazioni postali, la quale congiunga una città alla frontiera, ovvero alle linee che congiungano una città capoluogo della provincia colla sede del Governo. »

Chi l'adotta voglia levarsi.

DIPOLLONE, relatore. Se ne è proposta la soppressione.

PRESIDENTE. Vuole parlare?

DI POLLONE, relatore. Ho sviluppati i motivi nella relazione.

Io ho dichiarato che sole sei stazioni si trovavano in questo caso, delle quali sei stazioni una era necessaria per il servizio della corrispondenza, che è quella d'Aosta, la quale non ha continuazione; è una linea interrotta. Ho citato le due stazioni di Lanzo e di Caselle che sono state appaltate non ha guari, e sono attive pel Governo di un canone di lire 1500. Non rimarrebbero che le stazioni di Leini e Rivarolo in tutto lo Stato. Non parve all'ufficio centrale di dover fare una disposizione di legge per due sole stazioni, per le quali non solo, ma anche per tutte le altre cesserà ogni difficoltà fra tre anni, qualora si adottò il suo sistema, oppure fra 18 mesi. Per questi motivi l'ufficio centrale non credette ammettere l'articolo 25.

DESPINE, commissario regio. Je demande la parole.

PRESIDENTE. Il commissario regio ha la parola.

DESPINE, commissario regio. Les observations présentées par l'honorable rapporteur de la Commission sont d'autant plus fondées qu'il s'agit du maintien d'un droit temporaire: ainsi le Gouvernement admet sans difficulté la suppression proposée.

PRESIDENTE. Dopo queste spiegazioni, essendo d'accordo il Ministero coll'ufficio centrale, l'articolo 25 resterà soppresso.

Chi adotta la soppressione, sorga.

(La soppressione è adottata.)

L'articolo 26 (il quale resterà il 25) è così concepito :
 « Il diritto di riscuotere la detta retribuzione cesserà al 1° gennaio 1853. »

La Commissione l'ha modificato nei termini seguenti :

« Il diritto pei mastri di posta di riscuotere la retribuzione concessa a loro favore dall'articolo 22, cesserà col 1° luglio 1854. »

DESPINE, commissario regio. Je demande la parole.

PRESIDENTE. La parola è al commissario regio.

DESPINE, commissario regio. Les observations que j'ai présentées à la Chambre n'ont eu d'autre but que de justifier le motif pour lequel le Gouvernement avait pensé pouvoir adopter le terme fixé dans le projet par la Chambre des députés. Je regrette qu'elles aient été mal interprétées, que l'on ait pu croire que j'avais une autre intention.

Je demande à faire observer que, si j'ai parlé du droit de réviser les stations, droit que je croyais appartenir au Gouvernement, je me suis d'autant plus appuyé là-dessus, que le rapporteur de la pétition des maîtres de poste dael Savoie a pris des conclusions à peu près semblables. J'ai proposé d'accorder des subsides aux maîtres de poste, à ceux qui en auront besoin ; j'ai dit ensuite que le Gouvernement, s'occupant de la loi sur les voitures publiques, comprendrait dans la même loi ces deux droits, et trouverait ainsi le moyen de créer pour le trésor une recette importante. J'ai dit que je ne trouvais pas juste de faire payer un service à ceux qui ne s'en servent pas ; car, à mes yeux, payer un droit au Gouvernement ou à des particuliers n'est pas la même chose : quand on le paie au Gouvernement, il tourne au profit de l'Etat, et quand on le paie aux particuliers, il ne tourne qu'au profit des ces mêmes particuliers.

Monsieur le rapporteur a parlé avec beaucoup de raison de la Belgique, il a cité des faits qui méritent d'être pris en considération ; mais le Sénat sait, comme moi, que la Belgique est couverte d'un réseau de chemins de fer, que dans ce pays il ne devrait pas exister de stations de maîtres de poste, parce que, à part quelques lignes de traverse, elles sont inutiles. Ainsi la citation de la Belgique est faite en ma faveur plutôt que contre moi.

On a dit que l'on ne savait pas où j'ai pris mes calculs, et qu'on supposait que j'avais parlé des omnibus qui ne changent pas de chevaux.

Cela n'est pas exact. Lorsque j'ai représenté le Gouvernement à la Chambre des députés, je me suis procuré auprès de chacun des Ministères les documents relatifs au nombre des voitures qui ont été autorisées, et au nombre de celles qui étaient en cours régulier. J'ai calculé le nombre de leurs courses, le nombre des chevaux qu'elles emploient et le nombre des postes qu'elles doivent parcourir, et je suis arrivé à trouver la somme de 800,000 francs. Ce chiffre est erroné si les mathématiques sont fausses ; mais je maintiens que mes bases sont parfaitement exactes.

J'ai cité la poste de Turin à dessein, parce qu'il est facile à tout le monde de prendre sur elle des renseignements. Monsieur le rapporteur a dit qu'après ses registres, elle ne rendait pas au-delà de 24,000 francs. C'est possible ; je n'ai pas dit que les droits de poste formaient ce capital à eux seuls ; car, si le maître de poste dessert des voitures publiques, le droit de 25 centimes se trouve faire partie du prix de la poste. Il faut donc tenir compte de cette seconde circonstance. Voilà comment j'ai établi qu'on pouvait arriver à former le chiffre de 40,000 francs.

Quant aux *bolletons*, je n'ai pas contesté les chiffres de l'administration des postes, car c'est à l'aide de ces chiffres que

j'ai fait mon calcul. Je me suis procuré l'état des *bolletons* depuis 1819 jusqu'au 1850. J'ai entre les mains cet état, que je mets à la disposition de la Chambre, si elle veut le consulter. C'est d'après ce document que j'ai dit qu'on ne pouvait pas établir que le nombre des voyageurs a diminué sur les *bolletons*. J'ai ajouté que le Gouvernement devait étudier la question de savoir s'il ne serait pas convenable de faire entrer dans ses mains les deux droits ; je crois qu'il y arrivera, et qu'il aura ainsi le moyen de donner des subsides aux maîtres de poste, mais à ceux-là seuls qui auront réellement besoin de ces subsides.

PINELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Pinelli.

PINELLI. Lo scopo delle osservazioni che mi proponeva di fare al Senato, è quello in sostanza di dimostrare, o meglio far avvertire una cosa che mi pare per sé assai palese, vale a dire che questo diritto, il quale si paga ai mastri di posta delle vetture periodiche, non è che una specie di palliativo degli inconvenienti, i quali si vanno svolgendo immancabilmente per le mutazioni che succedono nel modo di percorrere le strade. Egli è naturale che al tempo in cui si stabilirono le vetture pubbliche, il mezzo di facile comunicazione abbia dissuasi molti dal sistema di comunicazione più costoso.

Ma queste vetture pubbliche non vanno forse soggette a quelle stesse vicissitudini di cui si lagnano i mastri di posta ?

A me pare di sì, perchè queste stesse vetture, le quali sono considerate come aventi usurpato, dirò così, il patrimonio dei mastri di posta, vengono esse stesse poi danneggiate dalle strade di ferro, e da quelle maggiori comunicazioni che tolgono anche loro una parte di profitto. Mi sembra dunque, ripeto, che questo sistema sia un semplice palliativo.

Aggiungo che io non trovo assolutamente giusto che da queste vetture pubbliche si debba sopportare questo peso indefinitamente, mentre che, come dissi, esse vanno soggette alle stesse vicissitudini. Trovo inoltre non essere nemmeno giusto per altri riguardi, vale a dire che tutte queste vicissitudini di cui si lagnano i mastri di posta, non vengono tanto dal fatto di queste vetture pubbliche, quanto da molte altre cause che possono influire sui lucri.

Perchè dunque voler applicare un rimedio unico, il quale non è ragguagliato alle circostanze ed alle cause diverse ? Per tutte queste ragioni, senza addentrarmi in quegli argomenti, che si fanno valere per la maggior libertà delle comunicazioni e del commercio, non che per la natura lacrosissima di questi diritti, parmi poter dedurre essere molto sapiente la misura adottata di fissare un termine, entro il quale possa il Governo meglio provvedere ad un sistema definitivo.

Certamente, se il Governo vi proponesse di dare sussidi per un bisogno reale, per un interesse pubblico che lo esigesse, non so come si vorrebbe creare poi un sistema assoluto che si opponesse a queste determinazioni. Io quindi, ripeto, trovo molto savia ed opportuna l'adozione della disposizione patrocinata dal commissario regio, nè vedrei che gli argomenti addotti in contrario, potessero riguardarsi come concludenti ; quindi appoggerò l'adozione dell'articolo 26 quale fu proposto dal Ministero.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Jacquemoud.

JACQUEMOUD. Messieurs les sénateurs : la question qui s'agit en ce moment n'est pas de savoir si on doit conserver à perpétuité, en faveur des maîtres de poste, le droit de trois centimes par kilomètre et par cheval qu'ils sont autorisés à percevoir sur les entreprises de voitures publiques, mais seulement de déterminer si ce droit cessera au premier janvier 1853 conformément au projet ministériel, ou au premier juillet.

let 1854, conformément au projet du bureau central. Il y a donc entre les deux projets l'unique différence d'une prolongation de dix-huit mois. Les motifs qui ont déterminé le bureau central à adopter cette prorogation me paraissent tellement graves que je n'hésite pas à me ranger de son avis, et je l'appuierai par quelques autres considérations qui ne sont pas sans importance.

Monsieur le rapporteur a donné l'analyse de la pétition que j'ai eu l'honneur de déposer hier au nom d'un grand nombre de maîtres de poste, et je prie le Sénat de me permettre de citer les arguments les plus saillants de cette pétition relativement au droit dont les signataires demandent la conservation. Bien que je ne partage pas l'opinion des pétitionnaires pour que le Sénat consacre dès à présent la perpétuité du droit qu'ils perçoivent, il est cependant convenable d'entendre les raisons sur lesquelles ils se fondent, afin de prononcer en pleine connaissance de cause.

« Il était de l'intérêt général (disent les pétitionnaires) que le Gouvernement et les particuliers eussent l'assurance de pouvoir en toute occasion se procurer les moyens d'un transport accéléré : de là l'institution des relais de poste.

« Mais cette institution ne pouvait atteindre son but qu'autant que chaque relais serait tenu d'avoir constamment à la disposition du public un certain nombre de chevaux.

« C'est ainsi que chaque titulaire est soumis, par son brevet, à l'obligation d'être constamment pourvu d'un nombre déterminé de chevaux, en raison de la position qu'il occupe et des difficultés que présente le trajet de son relais.

« Or, du moment que cette obligation était imposée aux maîtres de poste, il était naturel qu'on leur garantît autant que faire se pourrait les moyens de recouvrer la dépense occasionnée par le nombre de chevaux prescrit.

« Devait-on interdire les voyages accélérés qui ne se feraient pas par la poste ? Non, sans doute ; c'eût été instituer, au profit des maîtres de poste, un monopole exorbitant.

« Devait-on, par respect pour la liberté de la circulation et de l'économie publique, laisser à chacun la libre faculté d'exécuter comme il l'entendrait un voyage accéléré ? Oui, sans doute. Mais alors, quelle devait être la condition des relais de poste ? Pendant la saison des travaux, les entrepreneurs de voitures publiques, les loueurs de voitures et chevaux auraient absorbé tous les passages ; ils auraient, entr'eux tous, forcé chaque maître de poste à une concurrence insoutenable, et, les passages une fois apaisés, les entrepreneurs de voitures publiques, les loueurs de voitures et chevaux surtout, auraient pu, ou cesser de marcher, ou diminuer à leur gré le poids de leurs dépenses, tandis que les maîtres de poste se seraient vus invariablement assujétis aux mêmes charges, aux mêmes dépenses.

« Instituer des relais de poste dans le but d'un intérêt public, et permettre qu'ils soient en butte à toutes les concurrences, c'est édifier d'une main pour détruire de l'autre.

« Pour concilier la liberté de la circulation avec l'intérêt général qui réclame l'institution et le maintien du service de la poste aux chevaux, il n'était qu'un seul moyen : celui d'imposer d'une taxe modique, en faveur des relais de poste, tous ceux qui seraient censés leur faire concurrence.

« De là cette taxe qu'on appelle *indemnité des 25 centimes*, taxe consacrée par la législation de tous les pays circonvoisins et que tous nos règlements sur la poste promulgués depuis 1810, ont maintenu.

« Les soussignés espèrent que le Sénat portera sur cette importante matière toute sa judiciaire attention.

« La suppression du droit des 25 centimes entraînerait

l'anéantissement des relais de poste au profit des voituriers et des voitures publiques, qui, du moment où ils auraient eux-mêmes le monopole des voyages accélérés, ne tarderaient pas à réduire le public à la merci de leurs caprices pour les conditions de chaque voyage, outre que le service public cesserait alors d'être assuré, nul ne pouvant forcer un loueur de voitures à lui fournir ses chevaux. »

J'ai dit que j'adoptais l'avis de la Commission pour fixer au premier juillet 1854 la cessation du droit des maîtres de poste, préférablement au premier janvier 1853, époque proposée par le Gouvernement.

En effet, il est incontestable que le prix des courses payées par l'Etat pour le transport des voitures de la malle-poste est insuffisant pour indemniser les maîtres de poste des frais qu'exige ce service. Le poids des malle-postes contenant les lettres, trois voyageurs et des effets, la grande vitesse avec laquelle les titulaires sont obligés de faire parcourir le relais, nécessite des chevaux forts et robustes, d'une plus grande valeur et qui sont bientôt usés. La plupart des maîtres de poste refuseraient de continuer ce service onéreux s'ils ne recevaient une indemnité du Gouvernement. Les maîtres de poste sont tenus, en outre, par leur brevet, d'entretenir constamment un nombre déterminé de chevaux pour le service des voyageurs, et l'on sait que les voyageurs en poste deviennent chaque jour plus rares, à raison du grand nombre de messageries et de voitures publiques. Suivant le système actuel, l'indemnité à payer par le Gouvernement aux maîtres de poste, pour le service public de la poste aux lettres, est mise à la charge des entrepreneurs de voitures publiques, au moyen de l'impôt de trois centimes par kilomètre. Or, le problème à résoudre consiste à savoir si on peut y suppléer par un système meilleur ; mais le Gouvernement ne possède point encore les documents statistiques qui sont indispensables pour arriver à cette solution. Il me suffira d'observer que les chiffres de monsieur le commissaire royal ne sont nullement concordants avec ceux de l'honorable rapporteur de la Commission, qui est à la tête de l'administration générale des postes. Le terme de trois ans n'est certainement pas trop long pour recueillir tous les documents et élaborer un nouveau système plus acceptable et plus avantageux.

Peut-on craindre de grands inconvénients de la prorogation du système actuel pendant dix-huit mois de plus que le terme qui vient d'être proposé par le Gouvernement ?

Je ne le pense pas, messieurs ; et d'abord, les entrepreneurs de voitures publiques n'y gagneront rien, puisque le Gouvernement annonce le projet de percevoir pour son propre compte l'indemnité qu'ils paient actuellement aux maîtres de poste. En conséquence le prix des places dans les voitures publiques ne sera pas diminué en faveur des voyageurs, car, soit que les frais des voitures publiques soient augmentés par une somme payée par les entrepreneurs sous forme d'indemnité aux maîtres de poste, ou par un impôt perçu par le Gouvernement, il faut en définitive qu'il soit supporté par les voyageurs. Ainsi tous les raisonnements qu'on a fait valoir contre l'indemnité aux maîtres de poste pour abaisser le prix des places dans les voitures publiques deviennent sans fondement. J'ajouterai même que les entrepreneurs des voitures publiques ne doivent pas fonder de grandes espérances d'amélioration en leur faveur sur un changement de système. Lorsque le Gouvernement varie le système d'un impôt, il est ordinairement plus lourd qu'auparavant, et c'est ce qui ne manquera pas d'arriver dans cette circonstance spéciale, parce qu'il faudra que le Gouvernement récupère en outre les frais de perception, tandis que l'indemnité actuelle est perçue

directement par les maîtres de poste, sans aucun frais, avec un soin et une activité qui ne pourraient être égalés par la surveillance de l'employé de l'administration le plus zélé et le plus diligent. (*Harité*)

Cet impôt de trois centimes existe depuis longtemps dans le royaume, il existe dans les Etats voisins, le public y est habitué. Avant de l'abolir, pour le remplacer par un autre impôt, il faut être bien convaincu des avantages d'un nouveau système, et que cette conviction soit basée sur des études approfondies, et sur des documents statistiques aussi exacts que possible.

On comprend qu'il est matériellement impossible que le système qu'on recherche soit avantageux à la fois au Gouvernement, aux maîtres de poste et aux entrepreneurs des voitures publiques; l'équilibre actuel sera nécessairement rompu au profit du Gouvernement, et si ce bénéfice n'était pas d'une certaine importance, en aggravant la position actuelle des maîtres de poste et des entrepreneurs de voitures publiques, peut-être serait-on conduit à maintenir le système actuel.

Je ne puis pas me prononcer encore sur cette question par défaut des documents statistiques qui sont indispensables, et je me réserve d'adopter une opinion après des études consciencieuses et un examen approfondi et basé sur des faits, dont il faut avant tout que le Gouvernement nous procure la connaissance.

On objecte contre le système actuel, qu'il est ridicule de faire payer le service de la poste aux chevaux par ceux qui ne s'en servent pas; que le Gouvernement a le monopole du transport des lettres et non pas celui du transport des voyageurs. Qu'il faut faire payer plus cher le prix des courses à ceux qui voyagent en poste, parce que c'est pour leur agrément que les maîtres de poste sont établis et tiennent dans leurs écuries des chevaux toujours prêts.

Il est facile de réfuter toutes ces objections. Le service de la poste aux lettres est un service public, d'un intérêt majeur non-seulement pour les citoyens du royaume, mais encore sous le rapport international, puisque nous avons des traités avec les puissances étrangères pour le service postal. Il est indispensable que ce service se fasse très-bien et très-vite. Les frais qu'il nécessite sont payés avec l'argent des contribuables. Si on adopte un nouveau système qui oblige le Gouvernement à payer ce service plus cher qu'aujourd'hui, il faudra suppléer au déficit par un autre impôt qui retombera également sur une foule de contribuables qui ne voyagent pas en poste, et qui ne se servent pas des chevaux de relais.

Le Gouvernement n'a certainement pas le monopole des voyageurs, mais est-il injuste que ceux qui sillonnent les routes publiques, dont les frais d'entretien sont considérables, soient frappés d'un léger impôt? Peu importe qu'il soit appliqué par l'Etat à telle ou telle destination, et qu'il soit perçu sous une forme ou sous une autre. La question change alors de face, et il ne reste plus qu'à examiner si la forme actuelle est plus ou moins avantageuse à l'Etat, puisque le Gouvernement déclare qu'il n'entend point renoncer à l'impôt payé par les voitures publiques, sous forme d'indemnité aux maîtres de poste, mais qu'il se propose de le percevoir pour le compte de l'Etat. Je le répète, c'est sur ce point que devront porter les études à faire.

Bien que le Gouvernement n'ait pas le monopole des voyageurs, il n'en est pas moins vrai que le service de la malle-poste établit un *maximum* de prix pour les voyageurs, que les voitures publiques ne peuvent pas dépasser. Par exemple, le prix des places de Turin à Chambéry par la malle-poste

est de 50 francs. Depuis le commencement de la belle saison les messageries qui conduisaient les voyageurs à la même destination pour 30 francs, ont porté le prix des places à 48 francs, et si le prix des courriers n'y mettait obstacle, les messageries ne s'en seraient pas tenues à ce chiffre. Aujourd'hui, celui qui veut arrêter une place pour Chambéry est obligé de payer aux messageries le prix du trajet jusqu'à Lyon; il est probable que sans la concurrence de la malle-poste on exigerait qu'il paie sa place pour la destination de Paris. (*Harité*)

On se propose de refaire la loi sur les voitures publiques, et elle a besoin de grandes réformes dans l'intérêt public, car elle a été faite à une époque où la circulation était moins fréquente et les abus moins sentis. C'est dans cette loi, dit-on, que le Gouvernement frappera un impôt plus fort sur les voitures publiques, lequel comprendra à la fois l'impôt actuel et le montant de l'indemnité perçu par les maîtres de poste. Il serait donc tout-à-fait contraire aux principes d'une bonne administration d'affranchir les voitures publiques de cette indemnité, avant la votation de la loi qui les concerne; le Gouvernement serait exposé, dans l'intervalle, à des réclamations exagérées de la part des maîtres de poste et se trouverait dans la nécessité de payer de fortes indemnités, dont il aurait sacrifié le correspectif.

Quant au moyen proposé d'augmenter le prix des courses de la poste aux chevaux, outre qu'elle diminuerait le nombre des voyageurs, et par conséquent le produit de la poste, il en résulterait une perte considérable pour le Gouvernement, lequel devrait payer les courses de la malle-poste à ce prix plus élevé, que j'estimerais au moins à trois ou quatre cents mille francs par an, ou à payer aux maîtres de poste une indemnité correspondante au préjudice par eux souffert.

L'objection la plus sérieuse, selon moi, contre le système actuel, est celle qui résulte de l'inégalité de position des stations de poste, dont les unes sont plus favorisées que les autres, relativement à l'indemnité. Peut-être pourrait-on y trouver un remède en mettant aux enchères les stations de poste ainsi que le porte la loi actuelle; déjà un certain nombre de maîtres de poste, indiqués dans un tableau joint au rapport, paient annuellement à l'Etat une finance plus ou moins forte pour le bénéfice de leur station. Il est à croire que l'équilibre sera rétabli, si le Gouvernement met les stations aux enchères après l'expiration de ses engagements; la finance sera proportionnée au revenu probable du droit des trois centimes, déduction faite de toute indemnité pour le service postal. Peut-être cette finance annuelle, entrant dans les caisses de l'Etat, sans frais de surveillance et de perception, sans fournir matière à des plaintes contre les agents du Gouvernement, ne serait-elle pas moins productive? C'est un calcul à faire; laissons donc au Gouvernement un temps suffisant pour établir les bases de cette opération. Si elle est terminée plus tôt, nous nous en féliciterons, parce qu'il présentera plus tôt un projet de loi qui résoudra les difficultés du système actuel. Le délai du premier juillet 1854 ne lie pas le Gouvernement et ne le prive pas du droit de présenter plus tôt un meilleur système.

En conséquence, le projet du bureau central ne présente aucun inconvénient.

Un dernier motif très-grave me détermine à adopter ce projet. Il ne convient pas de mettre l'administration des postes dans le cas d'avoir à subir des réclamations exagérées de la part des maîtres de poste, dont le Gouvernement devrait résilier les concessions avant le terme convenu. Les concessions de stations postales contiennent un engagement synallagma-

tique, stipulé pour le terme de neuf ans, et elles sont résilia- bles chaque trois ans avec avertissement réciproque. Ces concessions ont été faites à différentes époques et s'échelonnent d'année en année, en sorte qu'il est indispensable que la loi avertisse en temps opportun ceux, dont la période de trois ans a commencé dans le premier semestre 1851.

Il est vrai que le Gouvernement s'est réservé le droit de révoquer les concessions de stations, lorsqu'il en aurait de justes causes. Mais ces justes causes ne peuvent provenir du fait du Gouvernement, il faut qu'elles proviennent du fait du maître de poste, c'est-à-dire, il faut qu'il ait manqué à ses obligations, qu'il n'ait pas bien rempli son devoir, ou qu'il ait donné motif à des plaintes; mais si le Gouvernement n'a rien à reprocher au concessionnaire de la station, il ne lui est pas permis de révoquer arbitrairement la concession, ou de faire des modifications à ses engagements sans une indemnité pour les dommages soufferts. Telles sont les principes de droit en matière de contrats synallagmatiques.

A défaut de s'entendre amiablement sur le montant de l'indemnité, l'action du maître de poste devrait être portée devant les tribunaux compétents pour juger la question.

Le bureau central a donc agi avec sagesse en mettant le Gouvernement en garde contre une telle éventualité; en évitant de le placer dans la nécessité de subir des procès, ou d'accorder des indemnités onéreuses; en lui laissant la pleine et entière faculté, après les études faites sur la matière, d'apprécier s'il lui convient de traiter amiablement avec les maîtres de poste dont l'engagement ne sera pas encore résilié, pour présenter avant le premier juillet 1854 un nouveau projet de loi sur les voitures publiques, ou s'il lui est plus avantageux de ne pas accéder aux prétentions de ces maîtres de poste et d'attendre la fin de leur bail.

Par ces considérations je vote contre le projet ministériel et j'adopte celui du bureau central.

PRESIDENTE. Il senatore Pinelli avendo domandato la parola, io gliel'accordo.

PINELLI. Aveva domandato la parola credendo che l'onorevole preopinante non sostenendo assolutamente che debba perpetuare questo diritto di 25 centesimi, s'abbia sin d'ora a dividere la questione; almeno, se ho ben compreso la sua opinione, egli sostanzialmente si dilungherebbe poco dal parere da me espresso, cioè che non fosse gran fatto dimostrata l'opportunità della continuazione di tale imposta.

La sola differenza, come il medesimo preopinante osservava, consiste nel termine più o meno lungo; ma se si conviene che questo sistema di retribuzione di 25 centesimi non corrisponda compiutamente allo scopo (come sembra potersi agevolmente dedurre dalle ragioni già da me accennate, cioè che molte sono le circostanze che possono influire sui lucri), io credo che sia anche dimostrata l'opportunità di non differire ad un termine troppo remoto il prendere in considerazione e in esame questi argomenti, e mi sembrava quindi che appunto partendo da queste considerazioni si deducesse la ragionevolezza di un limite, quale si è quello di 18 mesi, il quale congiunto coll'esperienza precedente, può sembrare discreto, perchè il Governo possa formarsi un sufficiente concetto di questo argomento, tanto più che si tratta di adottare nel tempo intermedio una legislazione sopra le vetture pubbliche. Sembra dunque che non si debba già fin d'ora mettere per principio che non ostante questa nuova legislazione si abbia però a rimanere soggetti a questi pesi per un tempo molto remoto.

Tutte queste considerazioni concorrono a far ravvisare preferibile il sistema proposto dal Ministero a quello dell'ufficio centrale.

DI POLLONE, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Di Pollone.

DI POLLONE, relatore. Domando la parola per indurre a minimi termini la questione che si sta ventilando.

Io credo di dover in primo luogo dichiarare che non parmi dover rispondere all'appunto fattomi dal signor commissario regio in ordine a quanto egli diceva, cioè che le mie osservazioni tendessero a mostrare inesatto ciò che era stato da lui notato.

Io ho solo inteso di dire che la cifra di 800,000 lire da lui addotta non era il prodotto di un esame matematico, ma una semplice ipotesi; ipotesi calcolata colla maggiore esattezza possibile, ma che dovevo credere assolutamente non esattamente matematica in seguito appunto alle disposizioni che io leggevo nel progetto del Governo in cui gli s'impondeva di accertare il più esattamente possibile il montare di questo prodotto. Io non poteva credere che quando il Governo stabiliva nella sua proposta una disposizione di tale natura, avesse già in mano gli elementi onde poter dimostrare in modo esatto o preciso il montare di quel prodotto stesso. Eliminata così questa questione, mi riduco a rappresentare al Senato che nessuno contende la necessità di conservare le stazioni postali, e che quindi, ridotta la cosa a questi termini, è riconosciuto che quando vengano aboliti i 25 centesimi converrà al Governo sussidiare le stazioni. Sta al Senato il vedere se abbia elementi sufficienti per giudicare con cognizione di causa ed aprire le porte ad un aggravio maggiore per le finanze.

Diceva il senatore Jacquemoud che l'imposta dei 25 centesimi è un'imposta pagata, oserei dire, senza gravi richiami da quelli stessi a cui è inflitta. Ma essa sostiene le stazioni postali, e quando fosse ritirata intempestivamente, esse non potrebbero di certo sussistere.

Queste osservazioni lo le fo convinto dalla posizione mia speciale che mi ha dato il mezzo di accertarmene.

La differenza non è che di 18 mesi; il guadagnar tempo metterà il Governo in una condizione più favorevole onde poter sapere a qual sacrificio egli debba sottostare.

Una sola parola ancora dirò al signor commissario regio, il quale mi citava le mie stesse parole testè pronunciate in occasione del supplemento di relazione per la petizione dei mastri di posta della Savoia. Diceva egli avere riconosciuto nel Governo la facoltà di rescindere i contratti dopo sei mesi. Mi farò lecito di ripetere che il regolamento in vigore stabilisce che questa infrazione non possa avere luogo che per giusta causa, e che non bisogna che tali cause, come già fu detto, procedano dal Governo stesso: soggiungerò ancora un argomento perentorio, cioè che furono bensì discolte le convenzioni coi mastri di posta lungo la strada ferrata, ma solo dopo che il Governo concesse loro un'indennità. Quindi il principio d'indennità è implicitamente riconosciuto dal Governo stesso, e quando avvenisse il caso di scindere il contratto, il Governo non potrebbe esimersi dal dare ai mastri di posta un'indennità.

Questa dimostrazione mi pare che debba avere un effetto preponderante sullo spirito del Senato, per cui esso vorrà adottare la proposizione dell'ufficio centrale il quale la mantiene integralmente.

VENNER. Tutti gli oratori che parlarono finora difesero quali il progetto del Ministero, quali quello della Commissione, e dissero che il dissenso tra loro era non sulla cosa stessa, ma sullo spazio di soli 18 mesi. La maggior parte tuttavia degli argomenti che portarono sono piuttosto o pro o contro il dazio stesso, cioè se debba o se non debba assolutamente mantenersi.

Io combatto e la proposta del Ministero e quella della Commissione, e sostengo che deve tutto rigettarsi il presente articolo, e mantenersi la tassa in questione.

Quale sia lo stato delle nostre finanze non è necessario che io l'esponga; a tutti è noto. Non è dunque per certo il caso di abolire alcun tributo esistente, se non vi sono gravi e speciali ragioni. Tanto siam lungi dal poter abolire tributi, che ogni giorno siamo imponendone dei nuovi, molto più gravi e molto più odiosi del presente.

Mi si cita tra le ragioni per le quali si debba abolire quest'imposizione che l'opinione pubblica ciò chiede. Già fu osservato e dal relatore e da altri che l'opinione pubblica non si è mai manifestata su questo dazio, e dirò anzi che è impossibile si manifesti, poichè questo tributo non pesa sul pubblico che in maniera del tutto impercettibile.

Invece si manifesta fin d'ora, e si manifesterà fra breve assai fortemente per certo l'opinione pubblica su molti dei tributi che stiamo imponendo. Non intendo dire che perciò non debbano imporsi, poichè la necessità vuole che si impongano; ma mentre si creano nuovi e gravi tributi non si porti per ragione contro il tributo presente che l'opinione pubblica reclama contr'esso. Appena sarà imposto il tributo sulle successioni ed altri simili, si vedrà pur troppo quanto l'opinione pubblica sia avversa a questi tributi.

Dice il commissario regio che il prodotto di questa imposizione ascende ad 800,000 lire. Tale cifra da altri è contestata; voglio supporla vera, perchè quanto più è vera, tanto più sta la mia proposizione e meno regge la proposta del Governo.

Il Governo adunque con questa abolizione verrebbe a perdere la somma di lire 800,000; dico la somma di lire 800,000 non perchè si debbano dare 800,000 lire d'indennità ai mastri di posta, se il dazio si abolisce, ma perchè proporzionalmente cesseranno anche tutte le somme che attualmente dai mastri di posta si pagano al Governo per appalto delle stazioni. Se i mastri di posta guadagnano per questa via lire 800,000 di meno, o direttamente o indirettamente, dovranno essere indennizzati dal Governo, e l'abolizione cadrà a suo danno. La cifra poi in breve intervallo si renderà anche maggiore, perchè vediamo che il numero delle vetture pubbliche va sensibilmente aumentando, sicchè da qui a 18 mesi, da qui a 3 anni, se ora esse pagano 800,000 lire, senza dubbio pagheranno allora un milione e duecento mila lire, e forse più.

Altro argomento portava il commissario regio, ed è che questa contribuzione si paga da quelli che non ne profitano. Credo poter dire falsa del tutto una tale osservazione; pesa anzi questa contribuzione su quelli che più ne profitano, cioè su quelli sui quali meno grava il servizio della posta.

Citerò un esempio simile, tratto da un'altra privativa del Governo, quella dei tabacchi: se alcuno invece di servirsi dei tabacchi nazionali pei quali vi è la privativa regia, vuol far venire tabacco dall'estero, paga per questo tabacco un grave dazio, che rappresenta in certo modo il lucro che il Governo ha per la privativa.

Così qui, chi non vuol far uso de' cavalli pei quali vi è privativa, paga una contribuzione, e mediante questa non se ne serve; ma non è vero che paga per quello che non gode, paga anzi per godere maggiormente e con maggior suo agio; paga per esimersi dalla privativa, cioè paga al mastro di posta 25 centesimi per non pagargli una somma maggiore.

Non risponderò agli argomenti che il commissario regio trasse dal paragone del numero de' viaggiatori nei tempi antichi e nei tempi presenti, poichè già ampiamente fu

risposto dal relatore dell'ufficio centrale, il quale osservò che tutte le spese anche da quel tempo erano cresciute, sono cresciuti gli appalti ossia la somma che si paga al Governo, è cresciuto il fitto de' locali, è cresciuta o mutata ogni cosa; in una parola il voler ridurre in questo come quasi in altro qualsiasi argomento le cifre quali erano venti o trenta anni sono esigerebbe che tutta si sovvertisse la società; si addusse ancora che l'imposizione non pesa su tutte le vetture pubbliche. È ciò vero, ma pesa sulle vetture pubbliche le quali hanno da esimersi dalla privativa del Governo; pesa su quelle appunto che vanno sulle strade più frequentate.

Vediamo che appunto le strade percorse da vetture di posta, sono quelle anche nelle quali vi è maggior numero di vetture periodiche, che non si servono dei cavalli di posta; ed il guadagno che esse fanno appunto su queste strade mostra che non è ingiusto che esse siano gravate di un maggior peso. Del resto supponiamo pure che, come diceva il commissario regio, si provveda a questo dazio col tempo, quando si farà la legge sulle vetture pubbliche. Sia ciò pure, allora si provvederà, allora si toglierà, se si giudica, quest'imposizione, o si unirà a quella che graverà generalmente tutte le vetture periodiche; ma il voler oggi distruggere e domani edificare, o promettere anzi soltanto di edificare, il sopprimere contribuzioni in un tempo nel quale invece abbiamo bisogno di accrescerle, è un voler ridurre le cose ad uno stato nel quale è impossibile che durino a lungo.

Supplementariamente, ove non ottenessi la reiezione dell'articolo, adotterei al certo di preferenza la proposta della Commissione, meno tuttavia perchè la credo buona in sé, quanto perchè sono certo che prima che giunga il 1854, non solo quest'articolo sarà soppresso, ma il saranno altresì molte altre facilitazioni che ad ogni tratto si vanno agevolmente facendo in materia di contribuzioni.

Lo stato delle nostre finanze a tutti è noto, e non è tale per certo che si possa camminare oltre, sempre sopprimendo e lasciando al tempo avvenire il supplire ai vuoti che si fanno al presente.

GIULIO. Domando la parola.

VESME. Si allega che i guadagni dei mastri di posta sono ingenti; e che le diligenze anch'esse col tempo possano perdere.

Ma la differenza fra i due casi è grandissima. Il servizio della posta è un servizio pubblico; se il Governo non lo fa coi mezzi presenti, dovrà farlo con altri mezzi, e l'abolizione di questa contribuzione sarà di esclusivo e notevole aggravio allo Stato. All'incontro, se avviene che sur una linea cessino le vetture pubbliche, non è con pubblico danno, ma anzi perchè mezzi migliori di trasporto sono subentrati all'antico: col cessare violento del servizio della posta, altro servizio migliore, per certo, non subentrerebbe. Se adunque al tutto si vuol togliere l'obbligazione della quale si tratta, si determini ad un tempo in qual modo si intenda di supplire all'immenso vuoto che si farà nelle finanze con quest'abolizione.

Concedo che il nuovo metodo non sarà migliore dell'attuale, ma pur sarà sempre qualche cosa; che se poi non si vuole fin d'ora edificare, fin d'ora non si distrugga.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Giulio.

GIULIO. Dopo tutto ciò che è stato detto, io non abuserò a lungo della pazienza del Senato, rientrando nella questione di opportunità, di mantenere o di abolire il diritto di 25 centesimi, questione del resto la quale è stata assai profondamente dibattuta in un paese vicino e, siccome io credo, anche decisa contro alla conservazione del dazio medesimo; onde

non occorre svolgere nuovi argomenti che sono stati molte volte e fortemente espressi.

Farò un'osservazione sola. L'anno passato ci si è presentata una legge per diminuire la tassa del porto delle lettere. Questa legge è stata diversamente giudicata dai membri del Senato; è stata appoggiata dagli uni come opportuna, si decideva che fosse rimandata a tempi migliori dagli altri. Essa ora divenuta legge del paese.

Per questa legge, noi abbiamo consentito a diminuire i diritti pel porto delle lettere, abbiamo con ciò diminuito i mezzi di cui il Governo poteva disporre per retribuire l'opera delle stazioni e dei trasporti delle lettere.

Se ora si mantenesse indefinitamente o per lungo tempo la retribuzione di 25 centesimi da pagarsi dalle vetture pubbliche ai mastri di posta, che cosa avremmo noi fatto col complesso di queste due leggi? Coll'una avremmo diminuita la spesa del porto delle lettere a vantaggio di coloro che le spediscono, coll'altra manterremmo al Governo i mezzi di supplire alla deficienza per soddisfare alla spesa di trasporto, facendo pagare questa spesa di trasporto non da chi si vale della posta, ma da chi non se ne vale. Cioè, invocando l'anno passato la necessità di attenuare la spesa pel trasporto delle lettere a vantaggio di chi scrive, abbiamo diminuito la tassa delle lettere; adducendo quest'anno la necessità di sovvenire al bisogno del servizio postale, noi manterremo un'imposta non sopra coloro che si valgono della posta delle lettere, ma sopra coloro che non se ne valgono.

Cosicchè con due disposizioni successive ci saremo egualmente incamminati contro alla via della giustizia; coll'una avremo diminuito la contribuzione di colui che si vale della posta delle lettere, coll'altra avremo adottato la massima di mantenerla non su chi si vale della posta delle lettere, ma su chi non se ne vale.

Aggiungerò una parola solamente in risposta alle osservazioni del preopinante. Il signor senatore Vesme ha creduto poter dimostrare che quest'imposta di 25 centesimi non veniva a cadere effettivamente sopra chi deve esserne colpito; ma egli è partito dall'ipotesi che il Governo, collo stabilimento delle poste, abbia voluto assegnarsi non il solo monopolio del trasporto de' dispacci, ma ancora quello del trasporto dei viaggiatori, il che è direttamente contrario al fatto. Il Governo non ha mai voluto attribuire a se stesso il monopolio del trasporto dei viaggiatori, perchè questo non è necessario per la bontà del servizio, che anzi gli sarebbe dannoso. Resterebbe adunque a dimostrare che, perchè il Governo ha attribuito a se medesimo il monopolio del trasporto delle lettere, ne venga per diretta conseguenza che esso possa aggravare d'un dazio il trasporto dei viaggiatori che non si valgono delle sue vetture che egli destina al trasporto delle lettere. Io non credo che questa ragione possa grandemente contribuire a vantaggio dell'opinione che vorrebbe perpetuare il dazio.

PRESIDENTE. Il Senato avrà presente che tutta la differenza che v'ha tra l'articolo suggerito dall'ufficio centrale e quello proposto dal Governo sta nell'epoca in cui deve cessare l'obbligo della retribuzione ai mastri di posta a scarico dei concessionari delle vetture pubbliche. È sorta una terza opinione ed è quella del senatore Vesme il quale vorrebbe soppressa l'una e l'altra limitazione. Il senatore Vesme, non votando nè per l'articolo dell'ufficio centrale, nè per quello del Governo, potrà ottenere, mediante una proposta, il risultato che si propone. Porrò intanto ai voti prima l'emendamento dell'ufficio centrale.

DI POLLONE, relatore. Il signor presidente fa osservare che si dovrebbe in ogni caso mantenere la dizione dell'ufficio

centrale, cioè che la sola differenza è sul gennaio 1853; quindi credo che si potrebbe votare l'articolo dell'ufficio centrale separando la data...

DI CASTAGNETTO. (*Interrompendo*) L'onorevole signor presidente accennava attualmente che l'unica differenza tra l'articolo dell'ufficio centrale e quello del Ministero fosse soltanto nella data, cioè nei 18 mesi di differenza.

Leggendo l'articolo dell'ufficio centrale (articolo 26) io trovo: « Il diritto dei mastri di posta di riscuotere la retribuzione concessa a loro favore dall'articolo 22; » e all'articolo del progetto ministeriale trovo: « Il diritto di riscuotere la detta retribuzione. »

Dunque, a mio avviso, vi è un'altra differenza, vale a dire che a termini dell'articolo proposto dal Governo cessa affatto col 1° gennaio 1853 il diritto di riscuotere la retribuzione sia dal Governo stesso, sia dai mastri di posta...

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Vi è la detta retribuzione la quale perciò si riferisce agli articoli precedenti.

DI CASTAGNETTO. Nel senso dell'articolo proposto dall'ufficio centrale pare che il diritto dei mastri di posta sulla retribuzione concessa sia solamente restrittivo a loro stessi, ma potrebbe ancora il Governo esigere...

Voci. No! no!

PRESIDENTE. Ci vorrebbe una legge apposita.

DI CASTAGNETTO. Dunque il Governo non potrebbe più percevere: aveva capito che il senso dell'articolo dell'ufficio centrale fosse quello accennato.

PRESIDENTE. È sempre utile l'avvertenza del senatore Di Castagnetto; ma credo che non possa avere effetto quello che ei suppone, cioè che bastasse al Governo per percepire questa retribuzione il levarla ai mastri di posta senza che la legge gli avesse concesso la facoltà di questa stessa percezione.

Dunque essendo dimandata la divisione...

VESME. (*Interrompendo*) Credendo che fosse per continuare ancora la discussione sull'argomento il quale si era discusso finora, io ho tardato a dimandare la parola, ma vorrei brevemente rispondere a quanto fu detto dal senatore Giulio contro alcuni fra gli argomenti da me adottati.

Egli dice che il monopolio della posta non è propriamente monopolio di trasportare viaggiatori, ma quello di trasportare lettere.

Io non ho detto mai che il monopolio fosse quello di trasportare viaggiatori; il monopolio è quello di cambiare cavalli nelle date località; questo privilegio fu concesso bensì collo scopo di rendere più facile il trasporto delle lettere, lo concedo; ma il vero monopolio in questo caso è quello non delle lettere, ma del cambio de' cavalli, e l'imposizione dei 25 centesimi è relativa a questo monopolio.

Che poi, perchè si è diminuita l'imposizione delle lettere, debba diminuirsi anche questa, parmi falso a segno, che farei anzi un argomento contrario. Perchè il Governo ha diminuito l'introito che riscuoteva sulle lettere, dovrà anche accrescere a se stesso le spese di trasporto delle lettere? Dico anzi che, appunto perchè l'introito è diminuito da un lato, dovrà, se non può accrescere l'entrata da un altro, almeno mantenersi qual è, e non diminuire l'entrata ed accrescere le spese.

Queste poche parole ho detto unicamente a spiegazione di quanto aveva prima accennato.

PRESIDENTE. Finalmente potrò mettere l'articolo ai voti: metterò l'ultima parte, cioè: « cesserà col 1° luglio 1853. »

Se questa redazione non venisse adottata, si potrebbe porre poscia ai voti l'altra, cioè: « cesserà al 1° gennaio 1853. »

Chi è d'avviso che abbia la retribuzione a cessare col 1° luglio 1854 si voglia levare.

(È adottato.)

Ora porrò ai voti l'intero articolo quale è proposto dalla Commissione.

« Il diritto pei mastri di posta di riscuotere la retribuzione concessa a loro favore dall'articolo 22 cesserà col 1° luglio 1854. »

Chi lo adotta voglia sorgere.

(È adottato.)

« Art. 27 (26). La riscossione di questa retribuzione si farà per cura ed a favore dei mastri di posta. »

L'ufficio proporrebbe di dire: « La riscossione di questa retribuzione si farà per cura ed a favore dei mastri di posta, » e quindi aggiunge: « e nel frattempo la direzione generale delle poste dovrà accertare il più esattamente possibile il montare del suo prodotto. »

DESPIRE, commissario regio. La Commission a transporté à l'article 27 l'alinéa de l'article 28: le Gouvernement n'a aucune observation à faire relativement à cette transposition. Seulement je proposerai de supprimer les mots: *il più esattamente possibile*. Il y avait dans le projet du Gouvernement exactitude rigoureuse, la Commission a reculé devant cette exactitude rigoureuse, et a ajouté le mot *possibile*: mais il me semblerait plus convenable de supprimer le tout.

DI POLLONE, relatore. L'ufficio centrale non ha nessuna difficoltà di aderire al desiderio espresso dal signor commissario regio.

PRESIDENTE. Allora io pongo ai voti l'articolo così modificato.

Chi l'adotta voglia levarsi.

(È adottato.)

« Art. 28. I vetturali esteri non domiciliati nel regno, e quelli sudditi dello Stato, ma tenenti abituale domicilio all'estero, i quali viaggiano nel regno con legni propri o spettanti ai viaggiatori, vanno soggetti al pagamento della retribuzione di cui agli articoli precedenti per ciascun cavallo o mulo, non esclusi quelli di semplice rinforzo, e per ogni miriametro o chilometro a tutte le stazioni lungo la strada percorsa. Cessa il debito della retribuzione quando i detti vetturali sono senza viaggiatori.

« I mastri di posta riscuoteranno a proprio favore la detta retribuzione; l'amministrazione dovrà però provvedere all'esatto accertamento del prodotto. »

GIULIO. I termini in cui è concepito quest'articolo fanno nascere un dubbio, se cioè la retribuzione di cui si è parlato finora sia dovuta dai vetturali esteri non domiciliati nel regno, o da quelli sudditi dello Stato, ma tenenti abituale domicilio all'estero, anche quando viaggeranno senza cambiamento di cavalli; se cioè quest'articolo intenda soltanto di esentare i vetturali esteri non domiciliati nel regno, coll'obbligo che incombe ai conduttori di vetture in posta dell'interno, di pagare una retribuzione ai mastri di posta, oppure se debbano pagare questa retribuzione anche quelli che fanno un lungo viaggio senza cambiamento di cavalli.

Esso è concepito in termini che lasciano dubbio su ciò che si è voluto esprimere. Se quest'articolo vuol estendere ai vetturali stranieri domiciliati all'estero che vengono nell'interno la legge comune imposta alle vetture in corso postale non v'è niente a dire; che se al contrario vuoi creare un aggravio eccezionale a danno di questi vetturali esteri, allora mi parrebbe che non possa essere ammesso, e che non sia fondato sopra nessun principio di giustizia.

Per dissipare ogni dubbio, converrebbe adunque che si ri-

petesse in quest'articolo « vetturali che viaggiano con scambio di cavalli, non appartenenti alle stazioni di posta, » che cioè si applicasse loro il principio sancito negli articoli 22 e seguenti, in forza del quale non dovrebbero questi vetturali venir sottoposti a verun aggravio maggiore.

DI POLLONE, relatore. È debito mio dare una spiegazione al Senato intorno alla quistione mossa dal senatore Giulio. Sta in fatti che lo spirito di questo articolo era di sottoporre indistintamente tutti i vetturali che viaggiassero nel regno, anche senza cambio di cavalli.

Ma sta infatti che quest'articolo è gravatorio, e l'ufficio centrale da me consultato non avrebbe difficoltà ad abbandonarlo per questo rispetto. Convien tuttavia mantenerlo coll'emendamento proposto dall'onorevole senatore Giulio, perocchè essendovi vetture periodiche, le quali hanno stazioni organizzate per proprio servizio, potrebbe accadere che alcuni vetturali esteri o nazionali si valessero di queste stazioni stesse onde frodare i diritti concessi dalla legge ai mastri di posta.

Quindi credo che, ammettendo la spiegazione proposta dal signor senatore Giulio, si eviterebbe l'inconveniente di aggravare di troppo i vetturali, i quali non cambiano i cavalli, e si manterrebbe insieme l'obbligo del pagamento per quei vetturali, che entrando nello Stato venissero con speciali accordi a valersi dei cavalli propri delle vetture pubbliche.

PRESIDENTE. Mediante la proposta cui aderisce l'ufficio centrale l'articolo 28 verrebbe compilato come segue:

« I vetturali esteri non domiciliati nel regno, e qualora sudditi dello Stato, ma tenenti abitualmente domicilio all'estero, i quali viaggiano con legni propri, o spettanti a viaggiatori con cambio di cavalli nel regno, vanno soggetti al pagamento della retribuzione. »

Qui starebbe forse meglio una trasposizione di parole, e dire « i quali viaggiano con cambio di cavalli nel regno con legni propri, o spettanti a viaggiatori, vanno soggetti, ecc. »

DI CASTAGNETTO. Starebbe meglio dire « per cambio di ciascun cavallo. »

DI SONNAZ. E quelli che non cambiano? Per esempio nel Sempione, per esser breve la stazione, i vetturali non cambiano i cavalli, e mi sembra troppo gravoso l'obbligarli.

PRESIDENTE. Quelli che non cambiano i cavalli non pagano.

L'ufficio centrale osserva che il privilegio delle poste sta nel cambiare i cavalli: dunque chi non cambia i cavalli non lede il privilegio della posta; questa è la ragione che moveva il senatore Giulio, alla cui proposta l'ufficio centrale aderì. Resta solamente adesso a vedere come si voglia definire questo emendamento.

DI CASTAGNETTO. Parmi che possa bastare la semplice aggiunta d'una parola, dicendo « per cambio di ciascun cavallo. »

DI SONNAZ. Se sono forestieri non possono cambiare con cavalli del paese.

PRESIDENTE. Possono avere stazioni anche per proprio conto nel paese al quale non appartengono.

CRISTIANI. Mi pare che l'articolo sarebbe forse espresso chiaramente in questo modo:

« I vetturali esteri non domiciliati nel regno, e quelli sudditi dello Stato ma tenenti abituale domicilio all'estero, i quali viaggiando nel regno con legni propri, o spettanti ai viaggiatori faranno il cambio dei cavalli, come nell'articolo 22. » Il resto poi come nell'articolo.

PRESIDENTE. Nell'articolo 22 si è parlato di « vetture pubbliche con cambio di cavalli, » dunque bisogna tenere la stessa dizione.

COLLI. Osservo che vi è qui un'espressione la quale pugna con tutto il rimanente, ed è quella « spettanti ai viaggiatori. » Un'impresa di vetture pubbliche non viaggierà mai con legni spettanti ai viaggiatori. Bisognerebbe anche sopprimere queste parole perchè dimostrano che l'articolo era fatto con altra intenzione.

PRESIDENTE. L'articolo 28 ora in discussione è indirizzato ai vetturali esteri. Ora i vetturali possono condurre carrozze o proprie o d'altre persone. Tutto sta nel sapere se questi viaggi si fanno con cambio di cavalli o senza.

STARA. Si potrebbe dire: « ma però con cambio di cavalli. »

PRESIDENTE. Dunque l'articolo sarebbe così concepito:

« I vetturali esteri non domiciliati nel regno, e quelli sudditi dello Stato, ma tenenti abituale domicilio all'estero, i quali viaggiano con cambio di cavalli, ecc. » il rimanente come fu già letto.

Pongo ai voti l'articolo così compilato.

(È approvato.)

DI CASTAGNETTO. Avrei desiderato di vedere cenno in questo progetto di una disposizione...

PRESIDENTE. Ma questo non può riferirsi opportunamente a quest'articolo.

DI CASTAGNETTO. Potrebbe essere un'aggiunta a quest'articolo.

(*Proseguendo*)... di una disposizione che fu in vigore fino al giorno d'oggi, e che può nascere dubbio se sia o no mantenuta; voglio dire della proibizione che esisteva a tutti i proprietari che viaggiano per conto proprio, di poter cambiare cavalli senza fermarsi per un dato numero d'ore nel sito della stazione.

Non ho trovato nessuna disposizione allusiva a questa precedente proibizione. In uno degli articoli precedenti si parla del regolamento; ma io osservo che questa disposizione non potrebbe fare oggetto di un semplice regolamento; perciocchè, o si tratta di derogare al passato, e sarebbe bene che il pubblico ne fosse prevenuto; o si tratta di mantenere la proibizione, e siccome dessa è un vincolo alla libertà individuale imposta o nell'interesse dei mastri di posta, o del Governo, parmi che sotto il regime delle nostre libere istituzioni, sarebbe anche bene che nella legge relativa alla posta dei cavalli fosse cenno dell'esistenza, o della deroga di questa disposizione.

DI POLLONE, relatore. Dalle indagini, che naturalmente ho dovuto fare per compiere al mio mandato, mi risultò che l'amministrazione delle poste aveva proposto al Ministero sin dal dicembre del 1849 un progetto di regolamento per supplire a quello che è in vigore oggidì. In quel regolamento sono tolti tutti gl'inciampi che prima esistevano. Così pure è abolito l'obbligo del bollettone, è abolita la proibizione di viaggiare con cavalli propri, e di prenderne altri fuorchè cavalli di posta alla stazione: insomma si è soddisfatto, per quanto mai fosse possibile, al desiderio testè manifestato dall'onorevole senatore.

Se il Ministero ha soprasseduto a pubblicare questo regolamento, si è perchè ha creduto che dovesse tener dietro alla legge ora in discussione, e che dovessero far parte di questo regolamento le disposizioni previste dall'articolo 67. Questa sola ne è stata la causa.

Non crederei però che si possa improvvisare un'aggiunta su di un punto, senza prendere ad esame tutto il regolamento medesimo, perchè vi sono varie altre disposizioni che crederei utile, quando il Senato credesse che debbano far parte della legge, introdurre.

Ma io stimo che quando sarà pubblicata la legge, il Governo non avrà difficoltà di pubblicare il regolamento di cui faceva cenno, e sarà sicuramente ampliata la facoltà di ciascun cittadino di farsi trasportare da un luogo ad un altro, senza essere inceppato ad ogni passo, come pur troppo accadde sinora.

DI CASTAGNETTO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DI CASTAGNETTO. Le mie osservazioni si riferivano appunto a quell'incaglio sul quale va meco d'accordo l'onorevole senatore Di Pollone, e che giustamente si lamentava per lo passato. Con tale dichiarazione sembrami che cessi ogni inconveniente.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo 29 (28):

« Per la garanzia dei diritti dovuti alle stazioni postali ogni impresario di vettura pubblica, sia nazionale che estera, è obbligato di far la propria dichiarazione di domicilio in uno dei luoghi siti sulla linea stradale da essi percorsa. »

(È approvato.)

« Art. 30 (29). I vetturali, cocchieri, carrettieri e qualunque altro sono tenuti a dare immediatamente il passaggio libero ai corrieri ed ai viaggiatori in posta lungo le città, i paesi e le strade, e specialmente ai porti, ponti e barriere. »

(È approvato.)

« Art. 31 (30). Le distanze postali sono stabilite a miriametri e chilometri, a norma del regio editto dell'11 settembre 1845.

« Qualunque distanza da 500 a 1000 metri è calcolata per un chilometro; quella al disotto di 500 metri non è computata. »

(È approvato.)

VESME. Domando la parola.

PRESIDENTE. Domanderei su che cosa.

VESME. Occorrerebbe qui lo stesso emendamento che si è fatto all'articolo 22; anzi qui occorrerebbe più che mai, perocchè c'è la spiegazione che serve di definizione a tutti gli altri...

Molte voci. (Interrompendo) Non c'è utilità.

GIULIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Giulio.

GIULIO. Non è necessaria la soppressione della parola *miriametro*, imperocchè le nostre misure, a tenore dell'editto regio che ha reso legale per noi l'uso del sistema metrico, sono il chilometro ed il miriametro, e intervenendo dopo una disposizione di legge che le misure postali siano il chilometro ed il miriametro, non vi è utilità di sopprimere la parola *miriametro*. Ciò vuol dire che vi sono sulle strade delle distanze maggiori del chilometro, e nient'altro; nè saprei io come si possano altrimenti chiamare. Per questa considerazione mi sembra che in nulla sia incagliata la redazione dell'articolo, anche lasciando in esso la parola *miriametro*.

VESME. Io non insisterò di più: proponeva questo unicamente perchè in questo articolo si parla nominatamente di distanze postali, le quali sono regolate a chilometri e non a miriametri.

PRESIDENTE. Sarebbe forse qui opportuna un'avvertenza. L'articolo dove si fa menzione del miriametro è l'articolo 22, in cui si dice che i concessionari di vetture pubbliche sono tenuti alla retribuzione di 30 centesimi per miriametro, ovvero di 5 centesimi per chilometro, e per ciascun cavallo attaccato ai loro legni. Ma qui si parla della distanza di meno di 500 metri, la quale non è computata, perchè là si dice che per ogni chilometro si pagherebbero 3 centesimi, mentre dal tenore dell'articolo 31 apparirebbe che quando si tratta di meno la distanza non sarebbe computata.

Si propone dunque dal senatore Vesme di sopprimere la parola *miriamestro*?

VESME. Io recedo dalla mia proposta.

PRESIDENTE. Allora resta approvato l'articolo 31 quale è redatto.

« Art. 32 (31). I diritti di passaggio dei ponti, porti, barriere e barche sono a carico dei viaggiatori sia per le loro persone, come per i cavalli ed i legni.

« Vanno esenti dal pagamento di tali diritti per le loro persone i mastri di posta ed i postiglioni in servizio, non che per i cavalli e legni, allorchando sono di ritorno alle stazioni, o trovansi in viaggio per servizio ordinato dall'amministrazione.

« La eccezione preaccennata si estende altresì alle persone dei viaggiatori, ed agli oggetti e mezzi di trasporto nei servizi dei corrieri del Governo e dei corrieri di mala, non meno che ai messaggieri ed alle vetture corriere stabilite dall'amministrazione pel trasporto dei dispacci, limitatamente però, quanto ai messaggieri e vetture corriere predette alla persona del conduttore, al legno, ad un cavallo. »

In quest'articolo l'ufficio centrale propose una nuova redazione dei primi due alinea; essa è così concepita:

« Art. 32 (31). I diritti di passaggio de' ponti, porti, barriere e barche sono a carico dei viaggiatori, sia per le loro persone, come per i cavalli ed i legni.

« Vanno esenti dal pagamento di tali diritti per le loro persone, oltre i pedoni postali, i mastri di posta ed i postiglioni in servizio, e questi anche per i cavalli e legni allorchando sono di ritorno alle stazioni, e trovansi in viaggio per servizio ordinato dall'amministrazione. »

DESPINE, commissario regio. Le Gouvernement accepte cette rédaction.

DI POLLONE, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Di Pollone.

DI POLLONE, relatore. Il relatore dell'ufficio centrale deve ingenuamente confessare l'errore in cui è caduto. Nel progetto di legge presentato dal Ministero si era ommesso i pedoni, i quali sono degli impiegati più necessari che si abbiano.

Propostasi quest'eccezione all'ufficio centrale da introdursi nell'articolo, essa venne adottata all'unanimità; ma io non ebbi l'avvertenza di collocarla in luogo forse più appropriato.

Nel secondo paragrafo vi è un altro ordine d'idea, là sono i mastri di posta, i postiglioni in servizio, e questi anche per i cavalli e legni allorchando sono di ritorno alle stazioni. Dunque toglierei i pedoni aggiunti nel paragrafo 2°, e li trasporterei nel 3° paragrafo, il quale sarebbe così concepito (non leggo né il primo né il secondo paragrafo, leggerò solo il terzo):

« La eccezione preaccennata si estende altresì alle persone dei viaggiatori, ed altri oggetti e mezzi di trasporto nei servizi dei corrieri del Governo e dei corrieri di mala, non meno che ai pedoni postali, ai messaggieri ed alle vetture corriere stabilite dall'amministrazione pel trasporto dei dispacci, limitatamente però, quanto ai messaggieri e vetture corriere predette, alla persona del conduttore, al legno, ad un cavallo. »

Io crederei più opportuna questa trasposizione.

DI COLLEGGIO GIACINTO. Credo che nel paragrafo secondo di quest'articolo sia corso un errore di stampa, giacché nel progetto ministeriale è detto, *i mastri di posta ed i postiglioni, ecc., allorchando sono di ritorno alle stazioni, o trovansi in viaggio, mentre nel progetto della Commissione è detto e trovansi in viaggio.*

DI POLLONE, relatore. È un errore di stampa.

PRESIDENTE. Il Senato ha inteso che il cambiamento

posto dall'ufficio centrale non avrebbe altro effetto che quello di portare nell'ultimo alinea la menzione dei pedoni postali stati prima introdotti nell'alinea secondo.

Io porrò ai voti l'articolo 32 con questa modificazione. (È approvato.)

« TITOLO II. — *Delle infrazioni alla privativa delle poste.* »
Qui la Commissione propone di dire invece: *Dei reati contro la privativa delle poste e delle loro pene.*

DESPINE, commissario regio. Le Gouvernement accepte.

PRESIDENTE. Leggo ora l'articolo 33 (32):

« Chiunque sarà convinto d'aver trasportato lettere o pieghi contenenti carte, non che giornali, gazette, ed altre opere periodiche in frode della privativa delle poste, che sarebbonsi dovute spedire per la posta, incorrerà nelle pene seguenti:

« Se il diritto frodato non eccede le lire 5, in una ammenda da lire 10 a 50;

« Per ogni frode eccedente le lire cinque, nella multa del decuplo della somma frodata. »

Propone la Commissione che si dica per miglior redazione:

« Art. 33 (32). Chiunque sarà convinto di avere trasportato lettere o pieghi contenenti carte, non che giornali, gazette od altre opere periodiche in frode della privativa delle poste, incorrerà nelle pene seguenti:

« Se il diritto frodato non eccede le lire 5, in un'ammenda da lire 10 a 50;

« Per ogni frode eccedente le lire 5, nella multa del decuplo della somma frodata;

« Per diritto frodato, in quanto ai giornali, gazette ed opere periodiche dello Stato, s'intende quello corrispondente alla tassa e non già all'affrancamento.

« Incorreranno nella stessa pena i committenti e coloro che scientemente opereranno la distribuzione delle lettere o stampati suddetti. »

DESPINE, commissario regio. Les motifs donnés dans le rapport de la Commission font que le Gouvernement croit devoir adhérer à la proposition.

CRISTIANI. Domando la parola per un semplice eccitamento; io vedo che il *minimum* dell'ammenda è di lire 10.

Ora io domando se veramente questo *minimum* non sia stabilito in un ammontare eccessivo.

Diffatti, secondo la legge penale, il *minimum* delle ammende è di lire 2 a lire 50.

Adesso che la legge vigente ha ridotto il diritto di porto di una lettera, potrà accadere benissimo che ci sia qualche contravventore, il quale non sia colto in fallo che per qualche centesimo.

Ora domando se realmente assoggettandolo ad una multa di lire 10, perchè abbia frodato l'erario di qualche centesimo non ci sia troppa eccessività, quando la nostra legge penale ha stabilito per le ammende il primo grado a lire due.

Io proporrei dunque di stabilire il *minimum* forse non al *minimum* della legge penale, perchè si tratta di cautelare un diritto fiscale, ma quanto meno di ridurlo a lire cinque, e direi: « se il diritto frodato non eccede le lire 5 in un'ammenda di lire 5 a 50. »

DI POLLONE, relatore. L'ufficio centrale unanime acconsente alla proposta riduzione.

PRESIDENTE. Allora, all'alinea di cui si parla delle ammende direbbesi: « se il diritto frodato non eccede le lire cinque, in un'ammenda di lire 5 a 50. »

Chi approva l'articolo con questa sostituzione voglia sorgere.

(È approvato.)

« Art. 34 (33). Le pene pecuniarie portate dall'articolo

precedente sono rispettivamente aumentate d'un terzo, quando il reato è commesso da coloro sui quali sono autorizzate le visite a termini dell'articolo 7. »

Metto l'articolo 34 ai voti. Chi l'approva sorga.

(Il Senato approva.)

« Art. 35. Lo stesso aumento di pena ha luogo se il reato è commesso da chi trasporta la corrispondenza per conto dell'amministrazione delle poste: il reo è inoltre condannato alla pena del carcere di terzo grado, a termini dell'articolo 62, numero 3 del Codice penale. »

L'ufficio centrale propone che sopprimendo la menzione del carcere di terzo grado, e la citazione dell'articolo del Codice, si dica:

« Lo stesso aumento di pena ha luogo se il reato è commesso da chi trasporta la corrispondenza per conto dell'amministrazione delle poste: il reo è inoltre condannato alla pena del carcere da tre a sei mesi.

DESPINE, commissario regio. Le Gouvernement accepte.

PRESIDENTE. Chi aderisce a quest'articolo voglia levarsi.

(È adottato.)

« Art. 36. Nelle pene anzidette incorrono pure le persone designate negli articoli 4 e 5, ove non adempiano alle formalità ivi rispettivamente prescritte.

« S'intendono omesse queste formalità, quanto alle persone provenienti dall'estero, quando abbiano oltrepassato l'ufficio di dogana o di posta ivi designati, e quanto ai capitani, o padroni di bastimento, uomini dell'equipaggio e passeggeri, quando non abbiano consegnate le lettere all'ufficio di sanità, nel termine portato dai regolamenti sanitari per fare le prime dichiarazioni. »

GIULIO. Pare che qui si dovrebbero sopprimere le parole: uomini dell'equipaggio e passeggeri.

L'articolo 5 è stato emendato dall'ufficio centrale in questo senso, cioè che sono stati obbligati gli uomini dell'equipaggio e passeggeri a consegnare le lettere e pieghi al capitano; al capitano solo, per conseguenza, incombe la responsabilità di fare la consegna di questi pieghi e lettere all'ufficio di sanità.

Qualora venga ammesso questo deposito, non possono essere messi in causa i passeggeri e uomini dell'equipaggio, il cui debito, a termini dell'articolo quinto, come è stato modificato dall'ufficio centrale, si limita a rimettere tutte le carte al capitano e non all'ufficio di sanità. Dovrebbero adunque da quest'articolo cancellarsi le parole *uomini dell'equipaggio e passeggeri*, conservando soltanto il capitano, al quale solo è diretto l'obbligo di fare la consegna.

PRESIDENTE. Le pene anzidette, di cui si fa menzione nell'articolo 36, sono quelle degli articoli 34 e 35, o soltanto quelle dell'articolo 33?

DI POLLONE, relatore. Siccome l'ora è tarda, e non pare che la legge possa essere votata di questa sera, domanderei al Senato che, a seconda di quanto ha ordinato ieri, quest'articolo sia rimandato all'ufficio perchè proceda a più pacata disamina onde stabilire quali di dette pene debbano essere applicate a questa qualità di persone.

PRESIDENTE. Essendo l'ora avanzata, io domando al Senato se intenda proseguire in questa discussione, ovvero di riprenderla lunedì alle due.

Voci. Lunedì! lunedì!

PRESIDENTE. Il Senato si terrà dunque per convocato lunedì alle ore due precise.

La seduta è levata alle ore 5.